ТЕСТ К ЮБИЛЕЮ: FORD FOCUS ПРОТИВ КАРДИНАЛА ➔ 4

№4 (982) АПРЕЛЬ 2013

За рулем

Водительский стаж 85 лет

WWW.ZR.RU

ISSN 0321-4249
9 770321 424007 13004

РАЗРЕШИТЕ ПРЕДСТАВИТЬ ЛАДА-КАЛИНА II ➔ 30



За рулем

№04 2013 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 982-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Антон Чуйкин
EDITOR-IN-CHIEF Anton Chuykin
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин, Дмитрий Федоров
ШЕФ ПО ТЕКСТУ Владимир Аркуша
СОВЕТНИКИ Марк Тилевич, Норберт Хоббхан
ОБОЗРЕВАТЕЛЬ Сергей Канунников
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Михаил Гзовский (зав. отд.), Сергей Воскресенский, Максим Гомянин, Сергей Клочков, Александр Крапивин, Михаил Кулешов, Сергей Мишин, Денис Панов, Юрий Тимкин, Максим Сачков (зав. отд.), Кирилл Милешкин
ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ
Михаил Колодочкин (зав. отд.), Алексей Воробьев-Обухов
АВТОРЫНОК, ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
Евгений Борисенков (зав. отд.), Геннадий Емелькин, Игорь Козлов, Эдуард Коноп, Максим Приходько, Игорь Теременко
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.), Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608-30-27
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев, Вадим Никишев
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (арт-директор), Александр Мандрусов (главный художник), Олег Воеводов, Олег Юрков, Ольга Кладовикова, Ольга Джишкариани; Александр Батыру, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов, Евгений Ветохин
iPAD-ВЕРСИЯ digital@zr.ru
Дмитрий Пильников (руководитель проекта), Павел Леонов, Алексей Апыхтин, Милиана Коломиец, Екатерина Параньян, Сергей Патмар, Андрей Раньков
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Алексей Копотов, Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Евгений Теременко, Геннадий Алидин, тел. (499) 267-30-65, 261-71-81
Формат 207×270 мм
Отпечатано в типографии Eurogravure S.p.A. (Италия)
Выходит один раз в месяц


ТИРАЖ 400 000 экз. Сертифицирован Национальной тиражной службой

16+

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин
РУКОВОДИТЕЛЬ ПРОЕКТА Игорь Твердунов
Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. (495) 737-42-43, факс (495) 737-43-07, info@zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany
Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728
Материалы, опубликованные в журнале, – собственность ООО «Издательство «За рулем». Их перепечатка допускается только с разрешения ООО «Издательство «За рулем».
Материалы под рубрикой «Рекламная публикация» печатаются на правах рекламы. Редакция не несет ответственности за достоверность информации, опубликованной в рекламных материалах.
Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 42 рубля, МАП «Почта России» – от 38 до 62 рублей, розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания: Роспечать – на полгода 70321, на год 72390, МАП – на полгода 99122.



БЕЗ ПЯТНАДЦАТИ СТО

Антон Чуйкин,
главный редактор



В апреле 1928-го в 11-м доме по Страстному бульвару, в редакции ежемесячного журнала всероссийского общества «Автодор», рассматривали первый номер «За рулем». В апреле 2013-го в Селиверстовом переулке получают 982-й выпуск. По прямой между этими событиями всего 1600 метров, хотя, если посчитать тираж за все 85 лет, прикинуть толщину номеров и выстроить их в рядок, получится дорога около 3000 километров. Прокатиться бы по такой!..

85 лет, прямо скажем, не самая круглая дата. И для нас это стало поводом не столько торжественно рапортовать или громко отмечать, сколько хорошенько потрудиться. Чтобы представить вам, пользуясь современным автомобильным языком, рестайлинг «За рулем», с новым макетом и рубрикатором.

Мы уверены, что журнал стал удобнее в чтении и современнее. Статьи сгруппированы по трем главным для нас направлениям: Премьеры, Тесты и Жизнь. Названия достаточно прямолинейные, так что расшифровывать не буду, а конкретные примеры вы найдете в Содержании номера. Кстати, оно тоже изменилось: в дополнение к общему строю ЗР свое содержание предпослано каждой из перечисленных выше рубрик. Еще одно нововведение: эти рубрики разделены компактными разнотемными материалами под грифом «Коротко». Плюс еще одно – «Плюс» (с. 278).

В общем, перемен достаточно, чтобы редакция ждала 982-й номер примерно с тем же волнением, с каким коллеги на Страстном ждали первый... С еще большим нетерпением мы ждем ваших откликов – пишите нам, звоните, высказывайтесь. Готов лично выслушать каждого в рамках конференции главного редактора – заходите на Зарулем.рф 19 апреля.

Что же касается широких юбилейных торжеств... Мы еще молоды почивать (и потчевать) на лаврах. Подождем немного, всего 15 лет осталось до настоящей круглой даты. Проведем их за работой для лучших в мире читателей! С юбилеем!

АМЕРИКАНСКИЙ АВТОМОБИЛЬ ИЛИ РОССИЙСКАЯ ТЕЛЕГА



Впервые этот заголовок появился в июле 1927 года – будущий главный редактор «За рулем» Н. Осинский (псевдоним экономиста, академика, журналиста Валериана Оболенского) написал статью «Американский автомобиль или российская телега». Развязалась широкая и жестокая дискуссия. Трибуной сторонников прогресса стал «За рулем» – с самого первого номера, с апреля 1928-го... По следам лошади и автомобиля прошел ***Максим Приходько****. Фото* ***Александра Кульнева****.*



Осинский решительно опровергал тезис о том, что машина нужна лишь буржуям, а рабочему и крестьянину она не по карману. Он с жаром доказывал, что в Америке «автомобиль дешевых марок – как раз рабоче-крестьянский экипаж. Свою машину имеет каждый фермер, и даже бродячие сельхозрабочие разъезжают на «фордах»!». Осинский настоятельно рекомендовал советскому крестьянству пересесть с «классической телеги, этого универсального, но совершенно варварского экипажа», на простейшие легкие полугрузовики. И мотивировал это тем, что, как только автомобиль в СССР станет массовым явлением, обязательно появятся дороги и остальная инфраструктура. В Америке, кстати, так и произошло...

Эх, товарищ Осинский! Американский автомобиль или российская телега? Ответ на этот вопрос сегодня очевиден. Аргументы, на которые вы потратили уйму сил и тонны бумаги, мы сегодня черпаем, готовя главное блюдо современного «За рулем» – сравнительные тесты. А почему бы, собственно, не сделать такой тест к юбилею?

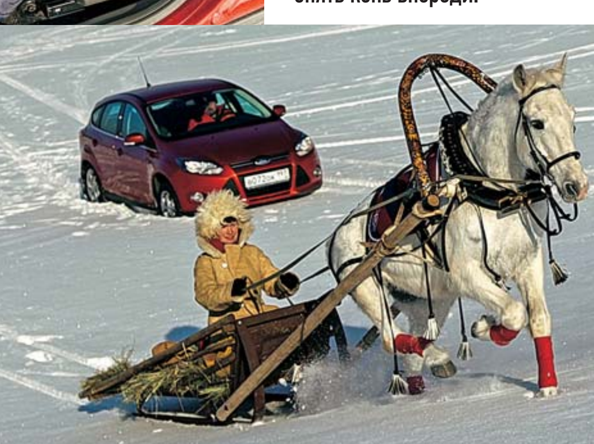


Итогов парных заездов мы ждали с нетерпением: 125 машинных сил против одной натуральной. Да еще по снегу!



Неожиданный плюс в пользу коня: править таким экипажем могут даже дети. Алексей и Иван звонко крикнули классическое «н-но-о!», и Кардинал послушно поехал.

Ваня, как и его брат, автомобилем, конечно, интересуется. Но взять и поехать на нем, как на лошади, у них не получится. До педалей дорасти надо и ПДД выучить. Выходит, что опять конь впереди.



Автомобиль стартовал довольно резво, но потом банально сел на брюхо. Пришлось вызывать буксир и искать объезд. Хотя один неоспоримый плюс у машины есть – печка. Помощь ждали в тепле.

В качестве американского автомобиля выбрали «Форд-Фокус», одну из самых популярных моделей не только в нашей стране, но и в мире. На роль двигателя той самой телеги – а точнее, саней (учтем сезон!) – снарядили коня по кличке Кардинал. Орловский рысак, между прочим.

Что в итоге? Автомобиль быстрее, грузоподъемнее, мощнее, комфортнее.

Подъем в гору. Кардинал справился с этим упражнением очень просто: взял разбег и выехал наверх. «Фокусу» подъем, увы, не покорился.



MICHELIN Primacy 3
БЕЗОПАСНОСТЬ В КУБЕ



Шина MICHELIN Primacy 3 открывает новую эру безопасности на дороге для всех тех, кому важно ощущение уверенности за себя и своих пассажиров при движении в любую погоду.

Благодаря инновационным технологическим решениям шина **MICHELIN Primacy 3** обеспечивает 3 ключевых показателя безопасности:

- на 1,5 метра сокращен тормозной путь на мокрой дороге*
- на 2 метра сокращен тормозной путь на сухой дороге*
- на 4% улучшено сцепление в поворотах на мокрой дороге,*

а также большую ХОДИМОСТЬ и топливную ЭКОНОМИЧНОСТЬ



Наведи камеру своего телефона на QR-код и узнай больше**

Телефон горячей линии: **8 800 700 22 08**
www.michelin.ru

* По сравнению с предыдущим поколением шин. Тест проводился на шинах 205/55 R 16 V и 225/45 R 17 W. Источник: TÜV Süd и IDIADA, 2011 ** Ваш телефон должен иметь специальное программное обеспечение для распознавания QR-кода.





Разгонную динамику рысака замеряли в ходе трех заездов при помощи профессионального прибора VBOX. До 20 км/ч Кардинал сумел разогнаться за 3,8 секунды. И это с санями!

Аналогично поступили с «Фокусом». Современная система стабилизации разгонять машину по снегу вообще отказалась. Отключив ее, получили результат... 4,4 секунды. Однако!

Для корректного сопоставления машины и коня первым делом замерили динамометром «тяговые характеристики» Кардинала. Прибегнув к школьной формуле и нехитрым замерам, выяснили, что конь в нормальном режиме эксплуатации развивает около 18 л.с.!

Естественно, не обошли вниманием и процесс заправки. Для хозяина Кардинала найти сено, пусть и зимой, пара пустяков. Заправок нынче тоже много, а можно и канистру с топливом возить. Так что в этой дисциплине паритет.

Наконец, он многим по карману, то есть перестал быть неким воплощением чуда. Чудом сегодня стала живая лошадка, места для которой в современном мире практически нет. Как нет по-прежнему и хороших дорог – что для лошади, что для машины.

Наш первый главред 85 лет назад убеждал читателей, что и без дорог на автомобиле можно многое успеть «между распутицами».

Вот так с тех пор и успеваем, цинично измеряя все возрастающую автомобильную мощь в киловаттах, а потом уже в лошадиных силах. Впрочем, у лошади перед любой машиной есть и будет огромное преимущество – она живая. Понимаете, о чем мы? Перечитайте трогательное стихотворение Маяковского (тоже, кстати, один из авторов «За рулем»):

Лошадь, слушайте –
Чего вы думаете, что вы их плоше?
Деточка,
Все мы немножко лошади,
Каждый из нас по-своему лошадь.

Несмотря на итоги этого теста, мы с нашим первым шефом полностью солидарны – только автомобиль! Ему и посвящены остальные материалы номера. Но обязательно хотя бы разочек прокатите своих детей на лошадке. Им понравится. Я своим уже пообещал... ЗР

CHEVROLET COBALT

Больше всего для тех, кого Вы любите

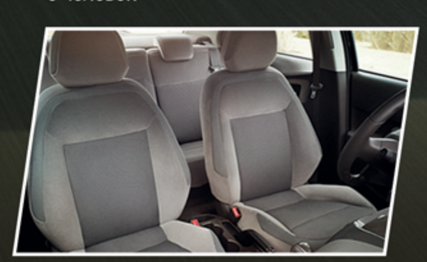
Шестиступенчатая автоматическая коробка передач



Багажное отделение 545 л



Комфортное расположение для 5 человек



Представляем Вам новый Chevrolet Cobalt. Его продуманный и лаконичный дизайн притягивает взгляды. Теперь Вы можете забыть о проблемах с перевозкой грузов. Мы увеличили объем багажника до 545 литров. Комфортабельный салон позволит всем самым близким людям разместиться с комфортом и насладиться путешествием.



Погружной блендер MSM67Sport

СКОРОСТЬ!
12 скоростных режимов и турборежим – 14500 оборотов в минуту.

СИЛА!
750 Вт мощности и уникальная конструкция из 4 острых и прочных ножей QuattroBlade.

РЕЗУЛЬТАТ!
Легко измельчит лёд и твёрдые продукты. Ваши любимые блюда готовятся проще и быстрей.

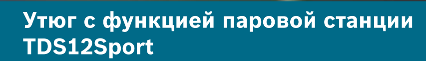


Пылесос BGL35Sport

СКОРОСТЬ!
Свобода движения и высокая маневренность в гонке за чистотой за счёт кругового шарнира на 360°.

СИЛА!
Убедительная мощность мотора 2400Вт внушает уверенность в превосходстве над пылью и мусором.

РЕЗУЛЬТАТ!
Образцовый порядок и чистота.Фильтр Hepa H13 делает воздух на выходе пылесоса чище, чем в помещении.



Утюг с функцией паровой станции TDS12Sport

СКОРОСТЬ!
Моментальное включение от прикосновения руки и переход в режим подачи пара.

СИЛА!
Мощность макс. 3100 Вт и сила паровых струй позволяют прогладить сложенное в несколько слоёв бельё.

РЕЗУЛЬТАТ!
Глажение многослойного белья.



Стиральная машина WLG 2426WOE

СКОРОСТЬ!
Быстрая безупречная стирка с функцией SpeedPerfect и 2 короткими программами стирки Супер 30 и Супер 15 минут.

СИЛА!
Мощный и выносливый мотор StrongPower.

РЕЗУЛЬТАТ!
Более 10 тонн идеально выстиранного белья за 10 лет.



Посудомоечная машина SPS 58MO2RU

СКОРОСТЬ!
Моет и сушит посуду в три раза быстрее.

СИЛА!
Моет лучше с двойным коромыслом и технологией DuoPower.

РЕЗУЛЬТАТ!
Безупречно чистая посуда.

Холодильник KGN 39XW25R

СКОРОСТЬ!
Быстро охладит и заморозит большие объёмы продуктов, благодаря режимам «Суперохлаждение» и «Суперзамораживание».

СИЛА!
Мощь охлаждающих систем и надёжность управляющего процессора защитят от перепадов температуры.

РЕЗУЛЬТАТ!
Побеждая время, надолго сохранит продукты такими же свежими, какими их положили в холодильник.

000

5 ЛЕТ ГАРАНТИИ 150 000 КМ *

* Действие гарантии заканчивается после 5 лет эксплуатации автомобиля, начиная со дня передачи автомобиля официальным дилером первому покупателю, или после достижения 150 000 км пробега, в зависимости от того, что наступит раньше, с учетом ограничений, изложенных в сервисной книжке автомобиля. ** Согласно статистическим данным Ассоциации европейского бизнеса за период январь 2011 – ноябрь 2012.



38





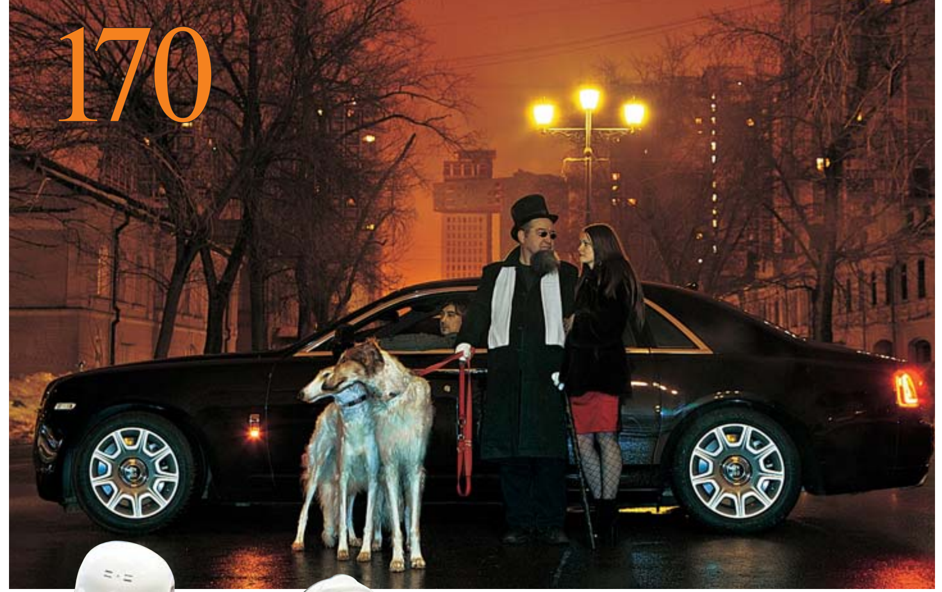






АКТУАЛЬНО

ПРЕМЬЕРЫ













АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

**Грузовик.*

КОРОТКО

ТЕСТЫ

Испытываем хэтчбеки, шины и ароматизаторы, заряженные вседорожники и т. д.

Полный перечень материалов раздела – на с. 122

КОРОТКО

ЖИЗНЬ

Вокруг автомобиля, право, рынок и сервис, опыт эксплуатации и т. д.

Полный перечень материалов раздела – на с. 210

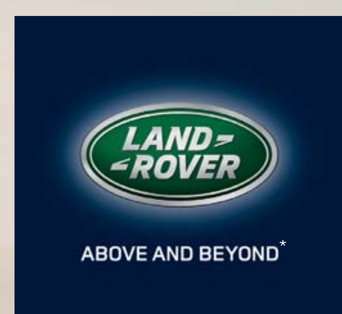
КОРОТКО

ПЛЮС

RANGE ROVER
НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

Land Rover с гордостью представляет первый в мире внедорожник класса люкс с полностью алюминиевым кузовом. Его облик обрел небывалое величие. Его интерьер стал еще более изысканным. Его салон предоставляет пассажирам на задних сиденьях поистине королевский комфорт. Совершенно новый Range Rover. Совершенно…

landrover.ru
8-800-200-8081



* За гранью обыденного



2,0 против 0,2

Горькие размышления после рейда, во время которого сотрудники ГАИ Москвы вместе с корреспондентами ЗР ловили пьяных водителей.

Два – это число пьяных водителей, которых мы смогли обнаружить за две ночи, проведенные в рейде по Северному и Северо-Западному округам столицы. Причем для рейда были выбрано самое «пьяное» время – с 8 вечера пятницы до 6 утра в субботу.

В итоге попался Иван Михайлович (его фото вы видите) со своим товарищем: выпивал в припаркованной «Волге» (рядом мы обнаружили четыре пустые поллитровки водки – 2,0 л!), а потом вдруг надумал куда-то ехать… Оформлять его пришлось по статье 12.26 КоАП РФ («Отказ от освидетельствования») – был не в состоянии не то что объяснить свои действия, но даже дунуть в трубочку! Можно предположить, что содержание алкоголя в крови зашкаливало за 2 промилле.

Второй пойманный тоже от освидетельствования отказался, хотя спиртным от него не пахло. Как оказалось, он уже был лишен прав за пьянку. А теперь – отправился на 15 суток.

Итак, двое за две ночи на два района мегаполиса – это много или мало? С одной стороны, много: тот же Иван Михайлович, отправившийся в путешествие в запредельном состоянии, мог бы натворить дел. Всем нам повезло, что его вовремя остановил патруль ДПС. Наверное, каждый будет ратовать за ужесточение наказания за управление автомобилем в нетрезвом виде, когда речь идет о реальной пьяни. Однако для десятков миллионов российских водителей давно стал внутренним законом категорический запрет на управление автомобилем даже после одного-единственного глотка вина. Они-то в чем провинились? Но в «зоне риска» оказывается, по сути, каждый из них. При том, что мы все однозначно за категорический запрет пьянства за рулем, все же настаивали и настаиваем на том, что следует прописать нижний уровень содержания алкоголя. Объясню.

Недавно пришлось дискутировать с одним из ярых сторонников «сухого закона» депутатом Госдумы Евгением Федоровым. Он твердо убежден: «Нельзя в России в законе допускать никаких отклонений от «нуля»! Потому что наш человек обязательно в таком случае выпьет». Я не понимаю, чем «наш человек» отличается от любого другого европейца. Между прочим, во всех странах Европы установлен нижний уровень содержания алкоголя в крови – от 0,2 до 0,9 промилле (и везде учтена погрешность прибора). Но это не разрешение выпить! Ни в одних правилах так не записано.

Всюду власть доверяет своим гражданам, устанавливая в законе уровень «презумпции невиновности», а наша власть – категорически нет. Мол, каждый только и мечтает, чтобы нажраться водки – и за руль… Выходит, все мы заранее виноваты перед властью. Тем, что родились в России?

Статистика показывает, что из года в год число «пьяных» ДТП в стране не увеличивается. А число задержанных по этой статье возросло лишь потому, что три года назад отменили нижнюю, техническую норму содержания алкоголя. Вячеслав Лысаков, депутат Госдумы, приводит такие данные: в Москве и области у каждого пятого из лишенных прав за «пьянку» уровень алкоголя составлял до 0,3 промилле, а у 12% и вовсе до 0,2 промилле. Они не пьяные водители, и реакция у них – как у рядового автомобилиста, то есть в норме.

А наказание для таких – лишение прав. Если примут поправки к закону, в ряде случаев за это грозит уголовное наказание. На нары – за погрешность прибора? Не слишком ли круто берем? ЗР

МВД РОССИИ

НАПРАВИЛО В ПРАВИТЕЛЬСТВО предложения, касающиеся изменений в Правилах дорожного движения. **На автомагистралях максимально разрешенная скорость может вырасти до 130 км/ч (сейчас 110 км/ч),** но только на реконструированных участках многополосных магистралей, где есть разделительные барьеры, дорожное покрытие соответствующего качества, нет перекрестков и переходов на одном уровне. Таких участков у нас пока не слишком много, но они есть: на трассах **«Дон» и «Беларусь», «Крым» и «Урал», «Холмогоры» и «Амур».**





ЭЛЕКТРОНИКА ПОД НАДЗОРОМ

ТЕПЕРЬ И ДЛЯ АВТО

С 11 по 14 апреля в выставочном комплексе «Крокус Экспо» проходит крупнейшая в России и странах СНГ ежегодная выставка потребительской электроники Consumer Electronics & Photo Expo. Тут представлены новинки аудио-, видео-, фототехники, мобильные и цифровые устройства и развлечения, бытовая техника, аппаратура класса Hi-Fi и High-End. В этом году впервые организована экспозиция автомобильных гаджетов Car Media: навигаторы, видеорегистраторы, мультимедийные станции, головные устройства, акустика, видеотехника. За более подробной информацией и бесплатным билетом следуйте на сайт www.cep-expo.ru

О БОГАТЫХ НЕ ЗАБЫЛИ

Минфин РФ начинает с нуля работу над законом о налоге на роскошные автомобили. Предыдущая версия не выдержала критики экспертного сообщества и власти. В новом варианте налог привяжут, видимо, не к количеству лошадиных сил, а к рыночной стоимости автомобиля – начиная с 5 млн. руб. Правда, не очень пока понятно, как быть с гоночными машинами или раритетами. Новую концепцию налогообложения передадут в правительство до июля 2013 года.



С ТЕЛЕФОНОМ ЗА РАМКИ

ЗР!

Вам не хватает информации в журнале? Хотите больше сведений, фотографий и видео? Новое приложение «За рамки» исполнит ваше желание.

Для этого надо выполнить всего несколько простых действий.

1. Возьмите в руки смартфон на платформе iOS или Android и скачайте бесплатное приложение Junaio. Установите его.

2. Нажмите *Scan* на экране смартфона и наведите его камеру на обложку журнала. Смартфон дал сигнал – идентификация прошла успешно. Переходите к следующему действию.

3. Ищите страницы со значком «ЗР!» и ловите их в объектив смартфона.

4. На экране появятся то, чего не видят другие читатели. Закачай реальность!









первые «Киа GT»

ДВА ГОРЯЧИХ **СИДА**



Речь о мировых премьерах моделей «Киа Про-Сид GT» и «Киа-Сид GT». Их дизайн принадлежит перу Петера Шрейера, собирать машины будут в словацкой Жилине. Внешне новинки выделяются светодиодными ходовыми огнями, сдвоенной выхлопной трубой, красными суппортами тормозов, проглядывающими через спицы 18-дюймовых дисков. А буквы *GT* недвусмысленно намекают на мощь и силу. Так и есть: 1,6-литровый турбомотор развивает 204 л.с. и крутящий момент 265 Н·м. Шестиступенчатая коробка передает его к передним колесам, позволяя набрать 100 км/ч за 7,7 с.



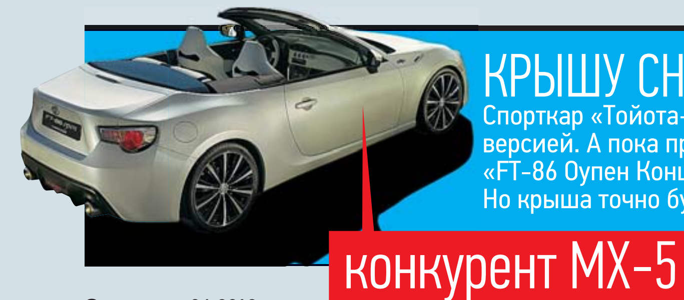
ШВЕДСКАЯ СЕМЬЯ

Представленные «вольво» моделей S60, V60, XC60, V70 и XC70 назвать действительно новыми трудно. Это все же фейслифтинг, хотя техническая начинка и обновлена. S60 и V60 получили более широкую решетку радиатора, новые фары со светодиодными дневными ходовыми огнями, в фонарях тоже поселились светодиоды. У XC60 еще поменяли капот, а те детали, что раньше были исключительно черными, окрасили в цвет кузова. Общими для 60-й серии стали новые спортивные сиденья, форсунки стеклоомывателя под капотом, подсветка поворотов, обогреваемое ветровое стекло, подрулевые лопатки для управления автоматом. Если говорить о S80, у него появились и новые бамперы. Все модели теперь уже в базе оснащены фирменной системой City Safety, предотвращающей аварии на невысоких скоростях.



«ОКТАВИЯ» ПОКАЗАЛА ХВОСТ

Женева стала подходящей площадкой для дебюта не только «Шкоды-Октавия» с кузовом лифтбек, но и универсала. Простором новинка превосходит большинство конкурентов, вдобавок она еще и невероятно экономична: расход дизтоплива 3,4 л/100 км. Аппетит упал, зато все остальное выросло: база на 110 мм, длина на 90, ширина на 45 мм. В багажник свободно влезает 610 л поклажи, а сложив задние сиденья, увезете 1740 л. Интересно, что замок спинки отпирает электропривод, пол в багажнике двойной и прячется там еще один багажник – на крышу. Не забыты и новейшие электронные ассистенты, чья задача – мониторинг усталости водителя и автоматическое торможение после аварии, чтобы при ударе сзади вашу машину не выбросило далеко на встречную полосу. Число эйрбегов достигло девяти.



конкурент MX-5

КРЫШУ СНИМУТ, **ОЖИДАЙТЕ!**

Спорткар «Тойота-GT 86» скоро обзаведется открытой версией. А пока предлагаем полюбоваться прототипом «FT-86 Оупен Концепт». Пока о нем мало что известно. Но крыша точно будет мягкой, а «Мазда MX-5» получит серьезного соперника.



АКТУАЛЬНО

АЛЕКСЕЙ РАХМАНОВ:

РОССИЙСКИЙ АВТОПРОМ – ЧАСТЬ ГЛОБАЛЬНОГО АВТОПРОМА

Как будет развиваться отрасль в ближайшие годы? Когда заработает программа утилизации? Можно ли создать отечественный лимузин? На эти и другие вопросы отвечает заместитель министра промышленности и торговли РФ ***Алексей Рахманов****.*

? В начале прошлого года продажи автомобилей росли бурно, а в конце – нулевой рост. Почему?

– На самом деле все закономерно. Трагедии не вижу, – напротив, результаты хорошие. По первоначальному прогнозу в 2012-м мы ожидали рост на 5–8%, а в итоге рынок вырос на 11%. Ни одна из европейских стран таким успехом похвастаться не может. В 2013 году рост ограничится 2–4%. Почему – понятно: невелики доходы населения, в среднем раза в два ниже, чем в Европе.

? Автозаводов в стране понастроили, теперь придется некоторые закрыть?

– Нет. Выпуск машин наращивали в первую очередь за счет количества рабочих смен. Где-то и сейчас работают в три смены. Так нужно, пока есть устойчивый спрос. Но если начнет падать, некоторые предприятия, думаю, сократят незагруженные смены.

В 2020 году закончится срок действия всех инвестиционных соглашений, – что дальше будет с заводами?

– Продолжат делать автомобили, как и сейчас, только на более высоком уровне локализации. К тому времени возникнут целые кластеры производителей комплектующих мирового уровня.

Сегодня российский автопром – часть мирового, он так и создавался. И любые изменения, происходящие в этом глобальном автопроме, будут оказывать влияние на нашу промышленность. Мы надеемся, что в некоторых сегментах российский автопром может остаться «производителем полного цикла». Ведь у нас есть национальные марки и мы сами проектируем модели, выпускаем их, у нас есть хорошая компонентная база.

Есть ли у министерства программа аварийных мер на случай, если вдруг грянет кризис?

– Конечно, есть. За последние несколько лет мы опробовали ряд мер, и они доказали свою эффективность. Так что мы готовы оказать поддержку рынку, если что-то пойдет не так, поддержать сами предприятия.

С 1 сентября 2012-го со всех ввезенных в РФ авто взимают утилизационный сбор, накоплены уже немалые деньги. Куда их направят?

– На создание новой системы по всей территории страны. Сейчас как раз идет активное обсуждение, как создавать структуру утилизации; есть масса очень интересных предложений. Все проекты планируем развивать при минимальном участии государства, с опорой на саморегулируемые организации. Автомобиль станут разбирать на множество фракций и отправлять резину, пластик, технические жидкости и т. д. переработчикам второго уровня. Страна большая, земли много, но это не повод заваливать ее отходами. У нас сейчас множество свалок, и они не должны прирастать за счет списанных авто.

Сколько понадобится времени для создания этой отрасли?

– До конца года подготовим законодательную базу, сформируются саморегулируемые предприятия. Через несколько месяцев компании начнут получать деньги, закупать оборудование. А в начале 2014 года многие уже начнут работать.

Как заставить владельца сдать машину в утиль?

– Мы пойдем по пути, отработанному во всем мире.

РАХМАНОВ
АЛЕКСЕЙ ЛЬВОВИЧ

Родился в 1964 году в Нижнем Новгороде. Закончил Нижегородский политехнический институт, Нижегородский лингвистический университет, Школу бизнеса Университета Чикаго (2003 год, специальность «мастер делового администрирования»). С 1988 по 1994 год работал в Нижнем Новгороде на заводе «Лазурь», затем в администрации области. С 1994 года в Москве, в Российском центре приватизации, консалтинговой компании «Эрнст энд Янг». С 2002 по 2008 год – директор по стратегии и развитию бизнеса ОАО «Северсталь-авто». С июля 2008 года – директор департамента автомобильной промышленности и сельскохозяйственного машиностроения Минпромторга России. В марте 2012 года назначен заместителем министра промышленности и торговли РФ.

Уже принципиально договорились с Министерством финансов об упразднении транспортного налога и введении экологического.

Новый налог будет связан с возрастом автомобиля?

– В первую очередь – с экологическим классом, с выбросами CO_2. Владельцы машин, соответствующих требованиям до Евро-3 включительно, заплатят больше, чем те, у кого авто класса Евро-4 или Евро-5. А еще планируем некоторые новации в КоАП. Нельзя позволять гражданам бросать авторухлядь во дворах. Да и вообще нигде!

Узбекистан и Украина просят отменить утилизационный сбор на свои автомобили, ведь из-за него резко сократились продажи в России подорожавших «нексий», «матизов», «сенсов»...

– Мы готовы обсуждать проблемы с коллегами из Украины и Узбекистана, двигаться в сторону взаимного признания обязательств по утилизации. Но в этих странах пока нет не только системы рециклинга, но и никакого специального законодательства. Слово за ними.

Кстати, не секрет, что против введения утилизационного сбора выступали и выступают некоторые страны-партнеры по ВТО. Идут консультации. Не исключено, что схема будет каким-то образом скорректирована в целом.

В России несколько команд занимается по заказу правительства проектами создания лимузинов для первых лиц…

– Если руководители государства ездят на иностранных автомобилях, значит, в стране не создан полноценный автопром. Сегодня есть возможность делать такие машины, но понадобится консолидировать усилия государства, инвесторов, чтобы сделать продукт, за который не было бы стыдно.

Сегмент автомобилей класса люкс не требует создания огромных производственных мощностей. Скажем, бюджетный автомобиль окупается, если удалось выпустить и продать 3 млн. машин. Производство лимузинов может быть рентабельно и при куда меньших объемах – даже если речь идет о 10 тыс. в год. Но при этом все должны понимать, что российские разработчики и производители должны активно сотрудничать с международными поставщиками первого и второго уровней. И нечего стесняться, если, скажем, двигатель, коробка передач или элементы подвески будут от известной зарубежной марки. Это нормальная мировая практика.

Пока верстался номер:

Возможно, что утилизационный сбор, введенный в прошлом году для защиты внутреннего рынка от импорта, в итоге обернется большой проблемой для отечественного автопрома. В конце февраля глава Минэкономразвития А. Белоусов заявил, что «механизм гарантий» для отечественных предприятий (они поставили свои подписи под обещаниями создать мощности для утилизации) будет ликвидирован. И в ближайшее время по требованию ВТО утилизационный сбор начнут платить все работающие на российском рынке компании. По словам министра, правительство разрабатывает соответствующие нормативные акты, что может занять несколько месяцев. За это время профильные министерства обещают придумать механизм компенсации для отечественных производителей.

По нашим прогнозам, авторынок России в 2013 году вырастет на 2–4%. Это очень хороший показатель! О таком в Европе могут только мечтать.

КОГДА РОСТУ НЕ РАДЫ

В последние два года все показатели аварийности снова поползли вверх. ***Игорь Моржаретто*** *водит пальцем по графику.*

За 12 месяцев на российских дорогах произошло 203 597 ДТП с пострадавшими – это на 1,9% больше, чем за такой же период 2011 года. В прошлом году жертвами автокатастроф пали 27 953 человека (практически столько же, сколько годом ранее); ранения получили 258 618 человек (+ 2,7%).

По традиции чаще всего в протоколе указывается одна причина: «несоблюдение Правил водителем» (как вариант – «водитель не справился с управлением»). Поэтому есть цифра: 87,2% аварий произошло по вине водителей. Но никто не анализирует, в каком возрасте они чаще всего попадают в аварии, какой у них стаж, каков характер ДТП. А ведь это важно!

Любопытно, что за последние годы доля ДТП с участием водителей в состоянии опьянения не меняется: около 7%. Причем это очень лукавый пункт! Обратите внимание на формулировку: «ДТП с участием…». То есть виновником аварии может быть абсолютно трезвый водитель, а вторым участником – некто, заставивший стрелку алкометра отклониться, допустим, к 0,1 промилле. В разных регионах процент таких ДТП различается сильно: от 1,2% в Санкт-Петербурге до 14,9% в Архангельской области. Следует ли отсюда, что архангелогородцы пьют с утра до ночи, а петербуржцы повально вступили в общество трезвости?

Или вот такой факт: почти каждая четвертая авария – из-за неудовлетворительного состояния дорог и улиц. Этим мотивировали 42,8 тыс. ДТП (+ 1,1%), в которых 6950 человек погибли (+ 1,8%) и 54,5 тыс. получили ранения (+ 2,3%). Втрое больше, чем по вине «промилльных» водителей!

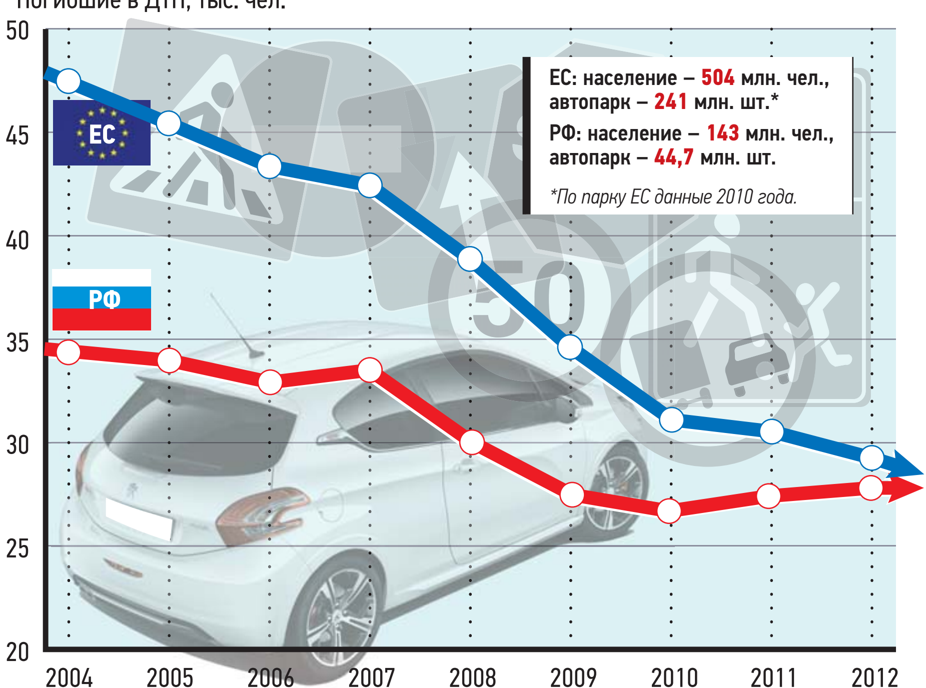
> *Федеральная целевая программа по безопасности дорожного движения, которая обошлась в 48 млрд. руб., не была выполнена. На ее продолжение уже выделили 100 млрд. руб.*

Тем не менее депутаты даже не предлагают, к примеру, ввести уголовные наказания для дорожников, которые сняли старый асфальт, но «забыли» положить новый, и на энергетиков, которые экономят на освещении улиц.

Словом, опираясь на те статистические данные, что публикуются на сайте ГУОБДД МВД России, понять, почему же растет аварийность и смертность на дорогах РФ, невозможно. Ясно, однако, что рост автомобильного парка здесь ни при чем. В Европе с ее уровнем автомобилизации за восемь лет смертность на дорогах, к примеру, сократилась на 40%, в России – на 19%. При этом неуклонно увеличивается количество аварий «по НДУ» (по причине неудовлетворительных дорожных условий). Но праведный гнев обращен лишь на нетрезвых водителей.

В прошлом году завершилась пятилетняя федеральная целевая программа (ФЦП) повышения безопасности на дорогах. Всего освоили 48 млрд. рублей. Обещали благодаря этой программе сократить число погибших на дорогах до 23 тыс. человек в год. Не получилось – жертв оказалось на 5 тыс. больше. Хотелось бы понять, почему предложенные меры не сработали. Почему в Европе на каждую тысячу ДТП приходится 26 погибших, а у нас – 137?

Правительство уже продлило ФЦП до 2020 года, на программу будет выделено еще 100 млрд. рублей. Только приведет ли это к снижению аварийности, к сокращению числа погибших на дорогах? ЗР



ПРЕМЬЕРЫ

ОТПРАВЛЯЕТСЯ С ПЕРВОЙ ПЛАТФОРМЫ

Новая «Калина» – рестайлинг или новое поколение? За несколько месяцев до появления новой «Лады-Калина» у нас в руках оказалась эксклюзивная информация о ее разработке, конструкции и производстве. ***Максим Сачков*** *даже прокатился на образце из пилотной серии. Фото* ***Александра Батыру****.*

Свежая внешность и интерьер, иные силовые агрегаты, больше оборудования и опций, повышающих комфорт и безопасность, – безусловно, черты, присущие новой модели. А если все это построено на платформе предшественницы? Такой подход абсолютно оправдан, пока прежняя «тележка» не успела морально устареть. Тем более что максимальная унификация двух поколений – хороший способ удержать цены на прежнем уровне, что особенно важно для бюджетных моделей. Тему «Новая или обновленная?» оставим людям, не нашедшим лучшего повода для спора. Вам предлагаем массу интересной информации, которая позволит самостоятельно сделать вывод.

ЗАЧЕМ МОДЕРНИЗИРОВАЛИ?

Перед разработчиками как раз и стояла такая задача – максимально осовременить «Калину», при этом оставить ее в ценовом диапазоне между «Грантой» и «Приорой». Более того, все применяемые решения должны быть многократно выверены. Ведь от новой модели ждут не только лучших характеристик, но и устранения недочетов, которыми известна предшественница. И «Калины» это касалось в первую очередь.

Поэтому в большинстве случаев использовали так называемый японский подход: не вкладывать деньги в новую разработку, а попытаться улучшить проверенную конструкцию.





В начале весны производство «Калины» прервали, чтобы переналадить оборудование для новой модели. А в апреле должны выпустить уже 1500 серийных «калин» второго поколения. О ценах известно лишь одно: они будут сопоставимы с нынешними. Правда, первыми на рынок поступят дорогие люксовые комплектации, чтобы продемонстрировать модель во всей красе.

Чтобы получить максимальную отдачу, привлекали партнеров с опытом, как делают во всем мире. Один из примеров – улучшение вентиляции и отопления. За основу взяли прежнюю схему распределения потоков воздуха в панели приборов и оптимизировали, подбирая нужное сечение и форму каналов. Что интересно, сначала спроектировали систему воздуховодов, а потом дизайнерам дали задание построить вокруг нее панель приборов. Система стала не только эффективнее, но и тише. Кстати, «Калину» часто критиковали за шумную печку. Приглушить ее голос удалось, в частности, благодаря новому импортному вентилятору.

Сэкономить при модернизации помогли и платформенные решения. Например, упомянутую выше новую систему воздуховодов проектировали изначально для «Гранты», но с оглядкой на «Калину» (иные у нее лишь центральные дефлекторы) и другие модели, которые в перспективе поедут на этой «тележке». Тем самым затраты на разработку распределяются на больший объем автомобилей, а это напрямую влияет на цены. Из подобных доработок платформы – подбор оптимальной жесткости переходного сильфона, установленного в системе выпуска, чтобы снизить шум.

Один из самых весомых недостатков прежней «Калины» – низкое качество комплектующих, из-за чего машина была частым гостем ремонтных мастерских. От многих недобросовестных поставщиков пришлось отказаться, их сменили новые предприятия – созданные совместно с именитыми иностранными производителями. Так, несколько отечественных заводов, поставлявших стеклоподъемники, уступили место немецкой фирме «Брозе», «Бош» снабжает конвейер генераторами, а комплектующими системы охлаждения – фирма «Вистеон».

АВТОВАЗ сейчас использует новую методику альянса «Рено-Ниссан», оценивающую уровень поставщика – насколько добротную продукцию он может выпускать. Например, буква *A* указывает, что смежник с запасом перекрывает требования заказчика, а *D* – наоборот, что предприятию нужно внедрять новые технологии и материалы, повышающие качество продукции. Два года назад, когда выбирали поставщиков для «Гранты», помеченных литерой *D* было 80%, а сейчас их не более 10%.

Кроме того, запчасти класса *A* начинают поступать и в торговую сеть, постепенно вытесняя контрафакт и низкосортную продукцию.

СИЛОВЫЕ АГРЕГАТЫ

При смене поколений «Калина» полностью обновила палитру моторов и коробок. Недорогим комплектациям достанется 1,6-литровый 87-сильный двигатель ВАЗ-21116 с облегченной шатунно-поршневой группой, сменивший прежний восьмиклапанный агрегат с «тяжелыми» поршнями (ЗР, 2012, № 4).

Чтобы развести двигатели по мощности, мотору такого же объема, но с шестнадцатиклапанной головкой сделали регулируемый впуск, добавив не только сил (до 106 л.с.), но и тяги на низких оборотах. Мне удалось проехать несколько кругов по полигону на «Калине» с новым ВАЗ-21127: в разгонной динамике я не почувствовал серьезных изменений, а вот эластичность стала лучше, – в общем, и верх остался, и низ появился. Мотор подхватывает уже с 1600–1700 оборотов и позволяет реже переключаться – на трассе комфортно, в городе удобно. Единственный недостаток – владелец вынужден ежегодно платить больший налог, ведь мощность перевалила за сотню сил. Впрочем, эти моторы предназначены для люксовых комплектаций, а их покупатели могут чуточку переплатить.

Оба агрегата идут в паре с новой пятиступенчатой механикой с тросовым приводом (ЗР, 2013, № 1). Кстати, в духе







Основа щитка приборов – от «Гранты», но оформление, оцифровка, стрелки оригинальные. Такой он в люксовой комплектации, а в более доступных отделка попроще и набор функций маршрутного компьютера более скромный.



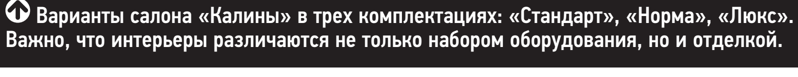
На «Люксе» – новая климатическая система с режимом «авто». Водитель задает температуру, а электроника, опираясь на показания датчиков температуры и освещенности, сама распределяет потоки воздуха, управляет скоростью вентилятора и воздушными заслонками. Рециркуляцию включают не ползунком, а кнопкой, ее заслонки тоже получили электропривод.





«Калина» обзавелась мультимедийным комплексом с возможностью подключать новомодные гаджеты через USB и «блютус», а разговаривать по телефону через «хэндс фри». В «Люксе» ее можно дополнить навигацией.





Варианты салона «Калины» в трех комплектациях: «Стандарт», «Норма», «Люкс». Важно, что интерьеры различаются не только набором оборудования, но и отделкой.



современных тенденций водителю теперь помогает вовремя менять передачи электронный подсказчик. На мой взгляд, он чуть затягивает с моментом переключения, – при спокойной езде я перехожу на высшую передачу чуть раньше. С четырехступенчатым автоматом «Джатко» пока подружили лишь прежний шестнадцатиклапанник объемом 1,6 л без регулируемого впуска, мощностью 98 «лошадей». «Калины» со 106-сильным мотором получат его не раньше следующего года.

ПОДВЕСКИ

По передней подвеске новая «Калина» унифицирована с «Грантой». От прежнего поколения конструкция отличается увеличенным до 2°45′ кастером, более толстым стабилизатором (диаметр

Luxgen - с чего начинаются легенды?



LUXGEN7 SUV





Древняя тайваньская мудрость гласит: “Если хочешь сделать что-то хорошо - сделай это сам”. Добавим от себя продолжение: “Сделал сам - покажи другим”. Скоро нам представится шанс не только увидеть, но и попробовать в деле один из лучших продуктов тайваньской технологической мысли - кроссовер LUXGEN7 SUV. Тайваньцы “сделали сами” - получилось хорошо - настало время завоевать мир.

В сентябре 2012 года на Московском автосалоне ММАС Luxgen удивили посетителей гигантскими качелями, по которым ездил новый кроссовер LUXGEN7 SUV. Именно этим автомобилем и планирует начать завоевание российского рынка тайваньская корпорация Yulon GROUP, в состав которой входит бренд LUXGEN. Причем удивили не столько качели, сколько интересный внешний вид внедорожника. И уж совсем “вызывающе” выглядел перечень устройств, составляющих технологическую начинку автомобиля. Но обо всем по порядку.

Появление нового автомобильного бренда - всегда событие. В случае с LUXGEN это вдвойне так, ведь автомобили из Тайваня для России пока экзотика. Но, пожалуй, не многие знают, что именно эта страна - родина таких брендов, как HTC, Acer и Asus. Тайваньцы давно научились делать качественный высокотехнологичный продукт, что позволило в 2008 году на базе развитого автопрома создать собственный автомобильный бренд. Важно отметить, что Yulon предлагает полностью свой, «аутентичный» автомобиль - дизайн и разработка марки проходит на Тайване на базе собственного R&D и дизайн-центров.

Руководители LUXGEN не скрывают, что у них большие планы по развитию на российском рынке. Посмотрим чуть поближе, что же ждет россиян. “Сплав роскоши и гениальности”, философия “предугадывания” и т.д. Именно такие эпитеты проскальзывают в пресс-релизах, однако это точно не пустые слова. Технологическое оснащение, призванное повысить удобство и безопасность вождения, действительно впечатляет - такой список не всегда увидишь и на “люксовых” марках.

В Россию тайваньцы приходят с внедорожником LUXGEN7 SUV. Однако в продуктовой линейке есть также минивэн LUXGEN7 MPV, представительский LUXGEN7 CEO, седан D класса LUXGEN5 Sedan и серия электрокаров EV+.

Кроме стандартных опций пассивной и активной безопасности, новый кроссовер оснащен фирменной бортовой системой THINK+. Сюда входят не только развлекательные возможности мультимедиа, но и система кругового обзора Eagle View+, система слежения за мертвыми зонами Side View+, система слежения за дорожной разметкой LDWS+ и система ночного видения Night Vision+. Используя панель контроля THINK+, водитель может вывести полноразмерное изображение, подаваемое любой из автомобильных камер наблюдения. Это и есть та самая философия предугадывания, которая выводит автобезопасность на новый уровень!

Добавим сюда же автоматическую дверь багажного отделения и интеллектуальное сиденье с уникальной противоугонной системой, при активации которой оно придвигается вплотную к приборной панели.

Понятно, что не хай-теком единым жив автомобиль. Надежность и качество (особенно для нашего климата) никогда не потеряют актуальность. Команда LUXGEN провела серию тестов в экстремальных условиях китайского высокогорья и пустынь (более 1100 тестов в условиях от -40 до +47 ^{0}С, а также на высоте 5500-6000 м). Тесты показали достойные результаты, ведь 90% стального корпуса LUXGEN7 SUV подвергнуто оцинковке. Для звукоизоляции и устойчивости во время движения применен дизайн мощной структуры шасси Multi-H.

Автомобиль успешно прошел самые жесткие тесты на ударопрочность, в том числе на базе исследовательского центра Continental. Остается добавить, что стоимость LUXGEN7 SUV и комплектации будут озвучены российским автолюбителям ближе к старту продаж. Однако уже сейчас понятно, что продукция марки будет позиционироваться в пределах средней ценовой категории.

Преимущества высоких тайваньских технологий, сосредоточенных в кроссовере LUXGEN7 SUV, можно будет испытать на своеобразном 3D-тестдрайве. В специально оборудованном кинозале клиента усаживают салон автомобиля и в течение 7-10 минут показывают интерактивный фильм, наглядно демонстрирующий возможности внедорожника. А потом уж можно и за настоящий руль сесть. Подобные “автокинозалы” будут оборудованы в фирменных салонах LUXGEN, сеть которых в настоящее время активно развивается на территории России.

Вот такая вот интригующая “тайваньская история”. Которая только начинается.

Двигатель ВАЗ-21127 оснащен регулируемым впуском. Движение воздуха в коллекторе напоминает морской прилив и отлив – часть его выбрасывается из цилиндра за клапан при такте сжатия, потом возвращается. Пульсирующая во впускном трубопроводе воздушная волна как раз и может сымитировать наддув, временно повысив давление перед впускным клапаном. Важно, чтобы она вернулась к клапану в нужный момент. А так как время, в течение которого клапан открыт, на низких и на высоких оборотах разное, для эффективного рабочего процесса требуются каналы соответствующей длины или объема. Поэтому на ВАЗ-21127 установлена оригинальная система впуска с резонансной камерой и системой заслонок. Именно она увеличивает объем впускного канала на низких оборотах и способствует лучшему наполнению цилиндра. Таким образом удалось получить до 10 Н·м прибавки крутящего момента в диапазоне 1000–3500 об/мин. На более высоких оборотах заслонки прикрывают доступ воздуха в резонансную камеру, тем самым уменьшая объем впускного канала.

Свершилось! Чтобы открыть пятую дверь, достаточно повернуть ключ в замке. Еще один сюрприз для покупателей «Нормы» и «Люкса» – электропривод. Его кнопка расположена рядом на панели приборов и продублирована на брелоке ключа.

Модернизированный рулевой механизм (вверху) отличается от прежнего левым кронштейном крепления к кузову.

22 мм вместо 20 мм), измененными характеристиками пружин и амортизаторов. Заднюю немного поджали, чтобы снизить крены и сделать автомобиль устойчивее в поворотах. Для этого диаметр стабилизатора увеличили с 14 до 17 мм.

Кроме того, к концу лета для «Калины» подготовят новый вариант подвески, над которой работают вместе с «Рено». Задача – сделать автомобиль более цельным в управлении и при этом улучшить плавность хода. Примерно на 2 кг/с² подняли жесткость передней и задней пружин, оптимизировали демпфирующие характеристики амортизаторов. Сзади удлинили буфер хода для придания подвеске прогрессивного действия при сжатии. Иными словами, шасси сохранит комфортность при небольших вертикальных перемещениях и станет более жестким и энергоемким в конце хода. Вдобавок модернизировали сайлент-блок упругой балки. Сейчас у него одинаковая жесткость во всех плоскостях. Деталь, идущая на смену, будет менее податливой в вертикальном направлении для лучшей устойчивости и управляемости, а в продольном – более мягкой, чтобы эффективнее сглаживать неровности, гасить шум и вибрации, приходящие на кузов.

РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ

С начала выпуска все «калины» оснастят «короткой» рулевой рейкой (3,1 оборота руля от упора до упора) и электроусилителем. Последний поставляет в основном корейская фирма «Мондо». Усилителю поменяли настройки, это сделало управление более чувствительным при малых углах поворота руля. Точности добавил и новый рулевой механизм с измененным креплением к кузову. Его правая опора по-прежнему крепится через резиновый сайлент-блок к щиту передка, а левая прикручена через две проушины. В результате жесткость всей рулевой системы увеличилась на 25–30%.

Вот что я почувствовал, попробовав новое рулевое: ушла фирменная задумчивость «Калины», она быстрее и четче реагирует на команды водителя. Потому охотнее объезжаешь мелкие неровности на дороге, нет неприятных рысканий на высоких скоростях. При этом увеличение жесткости не сказалось на комфорте – на руль не передаются вибрации и толчки от неровностей.

ТОРМОЗА

Все выпускаемые «калины» (начиная с комплектации «Норма») будут оснащать антиблокировочной системой и ассистентом экстренного торможения. Для новой модели фирма «Бош» поставляет самую свежую систему девятого поколения. Ее можно дополнить программой стабилизации ESC – она присутствует в списке опций люксовых версий.

Чтобы повысить тормозные качества, изменили материал накладок на передних колодках. Поставлять детали на конвейер будет известная во всем мире фирма «Феродо», а в перспективе, возможно, присоединится и российское предприятие «ТИИР». Вместе с «Рено» занимаются подбором характеристик вакуумного усилителя (появится примерно к концу лета), чтобы снизить усилие на педали





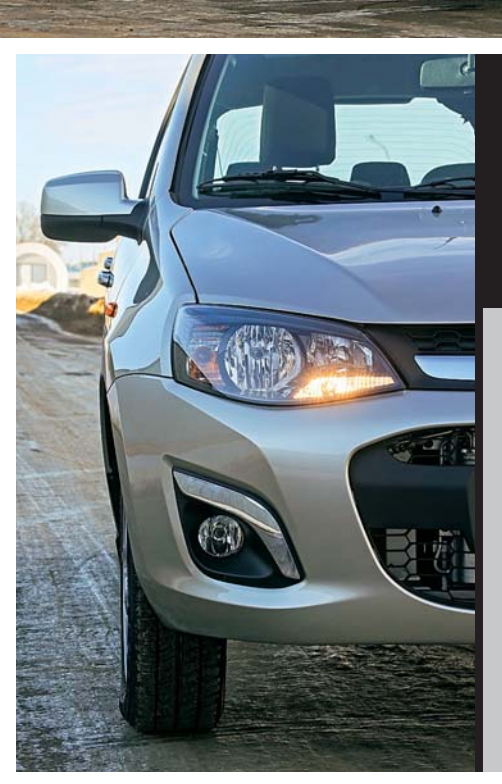
и сделать ее более информативной. Эти два изменения позволят «Калине» подняться по эффективности тормозов и удобству пользования ими на одну ступень с «Логаном» – одним из наиболее сбалансированных автомобилей в сегменте бюджетных моделей.

ШУМ И ВИБРАЦИИ

Несмотря на улучшения, «Калина» проигрывала многим конкурентам в акустическом комфорте. Поэтому борьбе с внутренним шумом уделили особое внимание. Чтобы приглушить звук двигателя, увеличили площадь шумоизоляции на щитке передка и применили материал с лучшими демпфирующими свойствами. Переработали и ковер пола, закрывающий нижнюю часть кузова от щитка передка до задних сидений.

Чтобы проникающий извне звук не резонировал в полостях кузова, все технологические отверстия, предназначенные для обработки антикором, закрыли битумными заглушками: в порогах, кронштейнах сидений, поперечине панели задка. Вставки из вспененного полиуретана или пенопласта разместили и в скрытых полостях средних и задних стоек, а также рядом с петлями капота – там зона, акустически прозрачная для проникновения шума в рамку ветрового стекла.

Увы, полноценного теста новой «Калины» не получилось: время и возможности автора были ограничены. Заснеженное скоростное кольцо полигона не позволяет оценить автомобиль в полной мере. Да и серийные образцы будут отличаться от того «пилота», на котором я ездил. Однако первое знакомство состоялось, и предсерийная «Калина» оставила в целом положительное впечатление. Но не буду спешить с оценками – приберегу до тест-драйва на дорогах общего пользования. ЗР



Новую «Калину» будут выпускать в двух вариантах. Хэтчбек (заводской индекс 2192) позиционируют как молодежный автомобиль. Более вместительный универсал (2194) – для семей, предпочитающих активный отдых и путешествия.

«Калина» прибавила в активной и пассивной безопасности. Передок стал мягче к пешеходам, в фарах засветились ходовые огни, а подушка безопасности водителя включена даже в самую дешевую комплектацию. Причем большего объема, чем на «Гранте». Люксовые версии планируют оснащать еще и боковыми эйрбегами. Жаль, в дешевой комплектации не будет подголовников на задних сиденьях.



Олег ГРУНЕНКОВ,
директор проекта семейства автомобилей «Лада-Гранта» и «Лада-Калина»

Модернизация «Калины» заключалась в том, чтобы дать продукт более современный, лучшего качества, сохранить достоинства предшественницы – высокую посадку, хорошую обзорность, компактность и вместимость – и при этом сделать автомобиль тише, быстрее и экономичнее. Важно было не только удержать нынешнего покупателя, который планирует потратить не более 500 тыс. руб. на покупку нового автомобиля, но и привлечь новых, в первую очередь начинающих водителей и молодежь. У «Калины» неплохие шансы, ведь оборудованием она не уступает конкурентам: есть усилитель руля, кондиционер, автомат, подушки безопасности, антиблокировочная система, навигация. И все это за меньшие деньги, чем у иностранных моделей.

РАЗРЫВ ШАБЛОНА

*Они поехали увидеть прозябающую в кризисе автомобильную промышленность, а вернулись с горящими глазами и сразу принялись за отчет о самой необычной выставке за последние несколько лет. Каждый корреспондент «За рулем» под руководством **Дмитрия Федорова** нашел свой разрыв тематического шаблона. **Фото Александра Кульнева.***


85
g/km CO_2
ENGINE

Да все и не так плохо, как может показаться на первый взгляд. Вообще-то очень даже ничего. Да честно говоря, просто замечательно. Я верю статистике и соглашаюсь, что худшие времена для европейского рынка еще впереди. Но ведь есть государства, где экономика следует немного иным законам, а люди продолжают обогащаться – кто за счет нефтяной трубы, а кто потому, что делает бизнес в стране, поставляющей большую часть мирового ширпотреба. Сбывая за границу этот товар, взамен хочется получить нечто эксклюзивное – желательно автомобиль, чья цена описывается хотя бы пятью нулями, а тираж всего двумя.

Есть спрос – имеется и предложение. Столь обширного собрания новейших гиперавтомобилей в одном месте не помню. Нынешняя «Женева» побила рекорды по заполнению основных залов: уже не хватает площади для автомобильных компаний, поэтому стенды газет и журналов выселены в коридоры (а там другая атака – со стороны фабрикантов элитного шампанского). Пали рекорды мощности, динамики и цен представленных машин.

Из чисто журналистской кухни: почти не встречались люди с сумками на колесах, в которые еще пару лет назад ухали пуды пресс-материалов. Стиль работы на выставке изменился кардинально – стало модно ходить руки в карманы, снимать на планшетник и там же искать выданные фирмами ссылки на новинки. Из места сбора информации выставка превращается в журналистский клуб, куда приезжают отметиться завсегдатаи. Так было и раньше, но теперь тебе просто не уйти от этого шаблона: общения между людьми никто не отменял, прочие же аспекты работы уходят в виртуальный мир. Кроме запаха свежей резины, металла и пластика – их перенести в параллельную реальность сложно. Пока.





НАЦИОНАЛЬНЫЙ ВОПРОС

Задача сама по себе была утопична, но ДМИТРИЙ ФЕДОРОВ все же решил найти самые характерные новинки у той или иной автомобильной нации. Чтобы французское отличить от немецкого, а то и другое – от японского.

Для начала апофеоз современной японской машины – новейший **«МИЦУБИСИ-СПЕЙС СТАР»** 1. Название еще совсем недавно было на слуху, но быстро подзабылось. Именно так несколько лет назад назывался безыдейный, заурядный компактвэн, разработанный для Европы и даже выпускавшийся на совместном заводе «Вольво» и «Мицубиси» в Голландии. Их совместное предприятие давно стало достоянием истории, как и осязаемые успехи марки «Мицубиси» в Европе (если не говорить о ее электрокарах, чьи продажи кое-где уже превысили сбыт машин с ДВС).

Вернемся в настоящее. Новый «Спейс Стар» планируют собирать в Таиланде, его основной рынок сбыта видят там же, в Юго-Восточной Азии. Ну а Европа приплетена до кучи – если здесь кто-то захочет его купить, почему бы и нет? Причем новый «Спейс Стар» далеко не первый из «японцев», предлагаемых в Европе по остаточному принципу. Несколько лет назад точно так же сбежал с британского завода в индийский филиал «Ниссан-Микра». Да и вообще, судя по скромным стендам японских фирм и полному уходу из Старого Света «Дайхатсу», компании с Островов без особого желания (а кто этого хочет?), но все же сдают европейские позиции.

Все меньше японских фирм предлагает тут седаны среднего класса, продажи компактных хэтчбеков теряются на фоне европейских конкурентов. Единственный сегмент, где они чувствуют себя уверенно, – это кроссоверы и «паркетники» (успехом вознаграждены прежние заслуги: японцы первыми нащупали эту стезю). Но скоро аналогичная ситуация может повториться и здесь: высокий курс иены, банальная внешность и невнятный имидж точно аукнутся японцам. Поэтому в ближайшем будущем японские машины будут популярны в Азии, Америке, Африке – там, где к автомобилю относятся лишь как к транспортному средству. Но только не в Европе. Здесь автомобиль должен быть произведением если не искусства, то хотя бы промышленного дизайна. И новый «Мицубиси-Спейс Стар» подтверждает данную тенденцию.

А какая новинка выставки символизирует мощь немецкого автопрома? По моему мнению, создание сверхмощных версий и без того прекрасных машин – это национальная мания немцев. Мы даже не упомянем тюнинговые ателье, впечатляющих предложений хватает и от основных производителей.

«Мерседес-Бенц» до последнего времени был лишен возможности творить подобные невообразимые вещи с самыми маленькими из своих машин. Поскольку предыдущий «А-класс» по своей природе не являлся бойцом, заряжать его сверх меры было просто опасно. Зато последнее поколение «ашки», превратившись в традиционный хэтчбек, сразу попало под нож хирургов из AMG.

Для **A 45 AMG** 2 подготовили, как декларирует компания, самый мощный серийный 4-цилиндровый двигатель в мире: при двух литрах и наддуве он выдает 345 сил. Вот только автомобиль изначально переднеприводный, что не есть гут для сверхмощного прожигателя покрышек. Проблема решается классически: оснастим его полным приводом! При отсутствии М-версии в нынешнем поколении «копейки» БМВ и одновременном дебюте на выставке «всего лишь» 300-сильного «Ауди-S3» нового поколения у этого «Мерседеса» просто нет конкурентов.

В A 45 AMG сконцентрирована суть немецкого инжиниринга, которому по силам сделать мощный и совершенный автомобиль вне зависимости от его размеров. Таким и стал 45-й, невзирая на то, что в нем применена обычная подвеска – без дистанционно регулируемых амортизаторов и прочего.







У Италии другая проблема: страна буквально разучилась продавать за границу то, что называется массовым автомобилем. **«АЛЬФА РОМЕО»** вновь делает ставку на эксклюзив: у новейшего среднемоторного купе **4C** 3 никогда не будет больших тиражей. Я даже сомневаюсь, что намеченные 3500 машин ежегодного выпуска окупят затраты на проект. Особенно с учетом того, что в основе модели углепластиковый «хребет» с алюминиевыми подрамниками, а собирают ее на заводе «Мазерати». Но на эту машину возложена особая миссия: показать, что итальянский автопром – это не только «Феррари», «Ламборгини» и «Мазерати», имеются и другие славные марки! (Хотя с каждым годом они все меньше на слуху.)

Следующей модели у «Альфа Ромео» может просто не оказаться – модельный ряд этой фирмы, как и у «Фиата» с «Лянчей», неуклонно сокращается, обещанные новинки всё откладываются. Пускай хотя бы запомнят, что в не самые лучшие дни она решилась сделать такую игрушку, как 4C. А прежние наработки итальянцев не пропадут – их вместе с оборудованием тихо и незаметно купят китайцы. Вы, возможно, не в курсе, что мало кому известные за пределами родины китайские седаны «Трумпчи» построены на платформе и технологиях незаметно ушедшего со сцены «Альфа Ромео-166»?

Но если китайская фирма соберется в Европу, рассчитывать на технику «секонд-хэнд» и восточную интерпретацию дизайна бесполезно. Здесь нужно думать европейским умом, и лучше этот ум купить. Именно так поступила компания «Чери», создавая бренд **«КВОРОС»** 4. На него работают нанятые по всему миру конструкторы, технологи, дизайнеры, а потому первые модели выглядят как истинные «европейцы». Причем не абы какие, а сделанные в стиле сдержанной роскоши – он так нравится обитателям Старого Света! Дизайн китайских новинок вполне подошел бы и «Ауди», но китайцы разумно смотрят на вещи и намереваются через энное количество лет занять место «Хёндэ» и «Киа», которые сейчас напористо рвутся в премиум-сегмент. Настанет время, и мы будем покупать китайские машины не только из-за дешевизны, а потому, что они красивы, выгодны и надежны.

Точно так же, как сегодня покупаем «Рено-Логан», а европейцы – ту же самую модель под маркой «Дачия». Кто вспомнит, что некогда этот бренд символизировал самые ужасные автомобили соцлагеря (от них даже отказался их лицензиат – тот самый «Рено»)?! А сейчас я смотрю на новый универсал **«ЛОГАН MCV»** 5 (отныне только пятиместный, семь мест отдано компактвэну «Лоджи») и понимаю, что румынского наследия, за исключением марки, в нем ноль. Вполне себе приличный автомобиль, только дешевый, как и полагается машине для бедной страны. Но как эта страна называется – Румыния, Марокко, Индия, Эквадор или Россия, я сейчас точно сказать не могу. Ведь бедность не знает границ. Как и «Логан».



Шины Nokian Hakka.
Готовы к любым условиям



Мы живем на севере и хорошо знаем, что лето может быть очень разным.
Но какой бы ни была погода, мы позаботились о том, чтобы шины Nokian Hakka эффективно работали при любых условиях: и прохладным дождливым утром, и жарким солнечным днём.
Шины Nokian Hakka – для непредсказуемого лета.

www.nokiantyres.ru **8 800 200 88 50**

NOKIAN HAKKA GREEN* NOKIAN HAKKA BLUE** NOKIAN HAKKA BLACK***

*Нокиан Хакка Грин **Нокиан Хакка Блю ***Нокиан Хакка Блэк
Реклама. Товар сертифицирован. Трюк выполнен профессионалами. Не повторять.



УМНОЖАЯ НА НОЛЬ

Технологии, призванные максимально снизить вредные выбросы, сохранять природу, не пересаживаясь на велосипеды и гужевой транспорт, проникают в самые разные, иногда, кажется, не очень пригодные для них классы автомобилей. Тенденции стремления к «нулю» наблюдал СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ.

Всё, дальше ехать некуда! Легенда и идол всех поклонников перемещения по бездорожью **«ЛЕНД-РОВЕР ДЕФЕНДЕР 110» 1** обрел версию с электромотором. Даже не гибридную, а полностью электрическую!

Нет, посыпать голову пеплом от недогоревшего дизтоплива рано. Пока построили всего семь прототипов, серийной машину делать не обещают – представляют ее в качестве передвижной лаборатории. Вседорожник пополнел по сравнению с серийным всего на 100 кг, электромотор развивает 70 кВт. Автомобиль достигает 112 км/ч (скорость ограничена электроникой). Запас хода по бездорожью, где скорости невысоки, говорят, 80 км. Оставили и понижающую (2,7) передачу. Преклоняюсь перед британскими инженерами, хотя от самой идеи немного оторопел.

Казалось бы, концепция «нулевых» и стремящихся к «нулю» машин уже устоялась. Полностью электрические автомобили – городские. Вполне логичный пример из Женевы – финский **«ВАЛМЕТ-ЕВА» 2** (фирма строит кабриолеты разных марок, некогда даже сотрудничала с ВАЗом). Компактный, но довольно просторный экипаж оснащен 20-киловаттным электродвигателем. Вполне приличный городской транспорт. Если, конечно, есть подобающая инфраструктура.

Апогей городского электромобилестроения – **«ТОЙОТА-iROAD» 3**. В эту штуку не садятся – ее, скорее, надевают. В повозке длиной 2350 мм с базой 1700 мм всего одно место, и под ним три колесика. Запас хода лишь 50 км. Наверное, где-нибудь в далеком от наших реалий теплом маленьком городке этой «моторной куртки» и впрямь достаточно.

Городская, маленькая, тихоходная? Концерн «Фиат» не совсем согласен с такой концепцией. Модель **500е 4**, конечно, компактна, но вооружена 83-киловаттным двигателем с моментом 200 Н·м, позволяющим достигать 100 км/ч за 9 с.







Если электрическим можно сделать вседорожник, то уж престижное авто и подавно, утверждает **«ИНФИНИТИ»** своим первым, как она считает, полностью электрическим люксовым седаном **LE** 5. Технических данных, правда, пока не приводят. Но говорят, что электромобиль доставит водителю удовольствие, соответствующее классу и имени. Поверим?

В отличие от чисто электрического привода, гибридные технологии, поначалу опробованные на семейных машинах среднего класса, особенно активно освоили класс люкс. Логично: их покупатели способны платить за нечто эдакое – не такое, как у всех. Но среди множества женевских гибридов есть и вполне демократичный. В хорошо известном у нас **«ХЁНДЭ-СОНАТА»** 6 к бензиновому 2,4-литровому мотору ловко прилажен 30-киловаттный электрический. Суммарный момент при 0–1400 об/мин – 205 Н·м.

Компания «Мицубиси» притягивала взгляды искушенных спецов огромным пикапом-гибридом **GR-HEV** 7. Примерно так будет выглядеть преемник популярного L200. И появление его гибридной версии теперь не кажется фантастикой.

Французы решили добавить силовой установке энергии… сжатого воздуха. В **«ПЕЖО-2008 ГИБРИД ЭЙР»** 8 под полом багажника – баллон, куда компрессор гонит воздух. При необходимости его подают по трубе (она проходит там, где у машин классической компоновки карданный вал), чтобы помочь передним колесам быстрее раскрутиться. Аналогичную конструкцию приспособили к обновленному «Ситроену-С3».



Сегодня возникает ощущение, что стремительно развивающиеся технологии часто развиваются… ради технологий. Эдакое инженерное искусство для искусства. Фирмы всё настойчивее стараются переплюнуть друг друга, не очень задумываясь, как в реальной жизни передвигаться в трехколесной одноместной капсуле и под каким пеньком искать розетку для подзарядки электрического «Дефендера». Главной характеристикой становятся выбросы CO_2, главным достижением – их нулевой показатель. Все чаще возникает ассоциация с плюшевой зверушкой, которая, в отличие от живой, есть не просит и, извините, не пачкает.

А умелые электронщики научат ее мяукать и шевелить хвостом и лапками, как настоящую. Мне же хочется общаться с живым зверем и настоящим автомобилем. Впрочем…

Как показала короткая поездка на электрическом «Дефендере», он по-прежнему легко штурмует очень серьезные подъемы. Гудит, правда, на ходу, как старый добрый троллейбус. Но зато нулевой выброс! Только вот если всегда и все умножать на ноль, получится… помните что?









Автомобиль с душой

Реклама. Товар сертифицирован



Уверенность в Движении

или ТО 5000 км и 15000 км

SUBARU XV

Инженеры Subaru создали незаурядный автомобиль – стильный **кроссовер XV**. В его душе всегда находитесь Вы, а в его сердце – оригинальные японские технологии Subaru. Он наполнен заботой о максимальной безопасности и комфорте. При любом стиле вождения с ним легко найти общий язык, словно с близким другом. Общение с новым **XV** подарит Вам новое душевное состояние, уверенность и уют. А в стремлении к цели **XV** всегда поможет идти вперед. **Новый Subaru XV – автомобиль с душой!**

при покупке Subaru XV

GPS-навигатор

или сертификат на 2 ТО[1]

В ПОДАРОК!

до 30.04.13











www.subaru.ru

ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ SUBARU
8 (800) 555-0020

[1] Первые 2 ТО (ТО-5000 км и ТО-15000 км). Предложение действует с 01.02.13 до 30.04.13. Подробности об организаторе Акции, правилах ее проведения, количестве подарков, сроках, месте и порядке их получения уточняйте по телефону 8 (800) 555 00 20 или на сайте www.subaru.ru [2] Рекомендованная розничная стоимость ТО-45000 км для дилеров Москвы и Московской обл. для Subaru XV 2012МГ [3] Помощь на дороге [4] Высшая степень безопасности для пассажиров-детей по результатам краш-тестов Euro NCAP



РОСКОШЬЮ ПО КРИЗИСУ

Давно подмечено, что в кризисные времена бедные нищают, а богатые множат состояния. Денежные мешки ни при каких условиях не согласны снижать привычный уровень потребления. Грех этим не воспользоваться! ЮРИЙ ТИМКИН надел стильный пиджак и отправился по стендам с самыми роскошными автомобилями.

До недавних пор мир элитных автомобилей был достаточно статичен, мировые премьеры здесь случались реже, чем в массовом сегменте. Однако на этой «Женеве» новинки сыпались как из рога изобилия. Замечу, привычный типаж – роскошные седаны – более не доминирует. Полноценным дебютантом стал разве что **«БЕНТЛИ-ФЛАЙИНГ СПУР»** 1, дальнейшее развитие предыдущей модели. Обновился дизайн, перекроен салон, напичканный самой современной электроникой. Масса «Летящей Шпоры» снизилась на 50 кг, а мощность двигателя увеличилась: теперь 6-литровый W12 развивает 625 л.с. Как следствие – изрядно улучшилась динамика. Первую сотню «Бентли» разменивает через 4,6 с после старта, максималка – 322 км/ч. Это самый быстрый седан в истории марки!

Но меня больше всего удивил «Роллс-Ройс», показавший двухдверку **«РЕЙТ»** 2 на укороченной платформе седана «Гоуст». А все потому, что кузов новинки – необычный для этого сегмента фастбек. Вкупе с подвешенными на задних петлях дверями смотрится чрезвычайно изящно! Между прочим, «Рейт» заявили как самую мощную модель за всю историю компании: 635 л.с. И самую динамичную: сотню она берет за 4,6 с.

А вот метивший некогда исключительно в топ-сегмент голландский «Спайкер» решил стать ближе к народу (совсем чуть-чуть) и представил свою самую доступную модель **«B6 ВЕНАТОР»** 3. Вместо привычного V8 в ее распоряжении всего-навсего V6 мощностью 394 л.с. Таким образом, прямым конкурентом голландского купе можно назвать «Порше-911».

В «Порше», правда, тоже не стоят на месте и предлагают дальнейшее развитие знаменитого «девятьсот одиннадцатого» – гоночную модификацию **«911 GT3»** 4. Ее отличительной особенностью стала даже не форсированная до 485 л.с. атмосферная оппозитная «шестерка», а полноуправляемое шасси. Заднюю ось немцы научили подруливать в поворотах на полтора градуса, благодаря чему стабильность прохождения виражей стала еще выше. «Северную петлю» «Нюрбургринга» модель проезжает ощутимо быстрее, чем со стандартным шасси. Можно





5

не сомневаться, что вскоре конструкцию примерят и другие модели фирмы.

Однако есть ощущение, что беззаботные деньки эксклюзивных машин с многолитровыми бензиновыми моторами-обжорами подходят к концу. Полностью новых автомобилей такого плана на выставке не было вовсе. К примеру, 750-сильный **«ЛАМБОРГИНИ-ВЕНЕНО»** 5 создан на основе уже известного «Авентадора». Особенностью дебютанта, претендовавшего на роль первой звезды мотор-шоу, является не столько дизайн, изобилующий резкими гранями, сколько сделанный почти целиком из карбона сверхлегкий и прочный кузов. Этот факт позволил итальянцам выставить шокирующую цену: 3 миллиона евро, не считая налогов. Может, поэтому они планируют выпустить всего три (!) «венено»?

Так что тираж 499 экземпляров, обещанный для нового флагмана «Феррари» (суперкар **«ЛАФЕРРАРИ»** 6 – наследник культовых «энцо», F40 и F50), кажется необъятным. Самой первой новостью стало появление гибридной силовой установки – главного тренда современного суперкаростроения. Она состоит из 6,3-литрового 800-сильного V12 и 120-киловаттного электромотора, есть и система рекуперации энергии. Подумать только, 963 л.с.! С такой энерговооруженностью «ЛаФеррари» по динамике (3 с до сотни, 350 км/ч) опережает все суперкары, когда-либо выпускавшиеся в Маранелло. При этом средний расход топлива составляет удивительно скромные для машины такого рода 14,2 л/100 км.

Интересно, что точно такие же скоростные характеристики демонстрирует еще один гибридный суперкар – **«МАК-ЛАРЕН Р1»** 7. Его 3,8-литровый V8-битурбо и электромотор в совокупности развивают 916 л.с., причем 20 км автомобиль способен проехать исключительно на электротяге. Р1 планируют выпустить в количестве 375 экземпляров. Компания уверена: раскупят их быстро. Богатую публику надо баловать исключительно новинками – производители роскошных машин давно усвоили это правило.

А значит, несмотря ни на какие кризисы, в следующем году в Женеве покажут не меньше новых моделей элитных седанов и суперкаров.


6



7
6



ТЕОРИЯ БОЛЬШОГО ВЗРЫВА

Несмотря на всеобщее стремление к сокращению издержек и унификации, крупные мировые производители не устают придумывать новые классификации. Да и остальные поняли, что для выживания нужно не менее десятка моделей. Трудную работу по выискиванию новых классов и подклассов взял на себя КИРИЛЛ МИЛЕШКИН.

Кроссоверы переживают высшую точку популярности. В стандартных рамках им уже тесно. К примеру, «Сузуки» представила новое поколение **SX4** 1, заявив при этом, что не спешит расстаться и с нынешней моделью. Просто новинке предписано быть современнее, технологичнее, богаче и, естественно, дороже. В роли изюминки – интеллектуальная система полного привода с четырьмя режимами работы.

Мода последних лет делает кроссоверы все компактнее. Сегмент А-класса пока только формируется, и в Женеве его образчиков было два. «Фольксваген» добавил вседорожности городской малютке **«АП»** 2. Ей положена только 75-сильная версия литрового двигателя, а отличия от собратьев сведены к обвесу и нюансам внутренней отделки.

На кошельки стильной публики метит и **«ОПЕЛЬ-АДАМ РОКС»** 3. Его не только поставили на колеса внушительного размера, но и оснастили складным верхом. В отличие от скромного «Кросс Ап», это всего лишь концепт. Преградой на его пути к конвейеру могут стать финансовые проблемы марки.

Японцы решили удовлетворить тягу европейцев к практичности по-своему. Скоро на дороги выйдут сразу два их универсала. «Тойота» добавила вместимости новейшему **«АУРИСУ»** 4. На подиуме красовалась сразу несколько машин – во главе (разумеется!) с гибридной версией. «Хонда» после долгого перерыва вернула «сарай» в линейку **«СИВИКА»** 5. За основу дизайнеры взяли не рядовой седан, а яркий хэтчбек. Вместимость от этого, может, и пострадала, зато звания самого стильного универсала машина определенно достойна. Серийный вариант обещают выпустить в течение года.

После прощупывания сегмента необычной GT-«пятеркой» в БМВ сочли его перспективным. Продолжение не заставило себя ждать: гармоничный образ **БМВ 3-й серии** 6 ничуть не испортила покатая задняя дверь хэтчбека. Она, к слову, обычная, а не двухсекционная, как у старшей модели. Зато никуда не делись двери без оконных рамок, а машины в М-обвесе окончательно убеждают: ездит этот семейный автомобиль по-баварски.

У «Ауди» в последние год-два заметен другой интерес. Здесь, кажется, любая новинка – лишь повод поскорее сделать ее горячую **RS**-модификацию. На сей раз отжечь предлагают на младшем кроссовере **«АУДИ-Q3»** 7. В него запрягли 310 «лошадей» 2,5-литрового TFSI, которые разгоняют его до сотни за пять с половиной секунд. Землякам из БМВ должно быть стыдно: их славу среди любителей мощных вседорожников защищают только большие X5/X6.

С каждым годом обретают уверенность в своей силе корейцы. Стильный концепт **«КИА-ПРОВО»** 8 притягивает взгляды контрастными оранжевыми вставками в кузове и ориентирован на серьезные вершины: в случае запуска в серию он даст бой «Мини».













КТО СПАСЕТ ЕВРОПУ?

На этот вопрос готов ответить МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ, посетивший стенды с массовыми моделями, которые должны подогреть угасающий интерес покупателей к европейскому рынку.

Нишу городских хэтчбеков «Форд» уже занял прочно и теперь расширяет предложение в сегменте вэнов. **«ТУРНЕО КУРЬЕР»** 1 – компактное пополнение семьи «Турнео». Стильная машина с богатой передней панелью в стиле «Фиесты» и «Фокуса», полноценными пятью местами, удобным входом-выходом и, конечно, высокой экономичностью. Под капотом литровый бензиновый «ЭкоБуст» либо дизель, 1,5- или 1,6-литровый. В продаже «Курьер» появится в 2014-м и станет первенцем сегмента, которому прочат 70-процентный рост к 2017 году.

Французы спешно ищут выход из тупика, грозящего закрытием заводов. **«ПЕЖО»** подготовил серийный городской кроссовер **2008** 2, который полгода назад предстал в качестве прототипа на автосалоне в Париже. Как понятно из индекса, в основе модели – хэтчбек 208 со всеми его изысками. Держитесь, «Ниссан-Джук» и «Опель-Мокка»! Под капотом «француза» 3-цилиндровый наддувный мотор объемом 1,2 л (110 или 130 л.с.) с солидным запасом крутящего момента (205 или 230 Н·м). Он в среднем на 12 кг легче 4-цилиндрового атмосферного собрата и позволяет прибавить до 45% момента, в то время как расход бензина снижен на 15–20%.

«Рено» также отвечает моде на кроссоверы новым продуктом. Модель **«КАПТЮР»** 3 длиной 4120 мм построена на платформе «Клио», обладает дорожным просветом в 200 мм, но привод передний – просто потому, что у «Рено» нет полноприводной трансмиссии для машины такого размера. Зато «Каптюр» щеголяет двухцветной окраской, броским молодежным интерьером со сменными чехлами сидений, сдвижным задним сиденьем (оно увеличивает объем багажника с 377 до 455 л) и диковинным перчаточным ящиком «изи лайф» – выдвижным, объемом 11 л. «Рено» уверяет, что «Каптюр» лишь немного тяжелее хэтчбеков с аналогичными габаритами, и обещает лихую управляемость.



Для машины предлагают два бензиновых (90 и 120 л.с.) и два дизельных мотора (90 л.с.), трансмиссия – механическая или робот с двойным сцеплением EDC.

«СИТРОЕН-ТЕХНОСПЕЙС» 4 – предтеча нового поколения компктвэна «С4 Пикассо», который поступит в продажу до конца года. Ширина у «Техноспейса» практически такая же, как у нынешней модели, однако он несколько ниже и короче. Новинка построена на новой платформе EMP2, которая станет основой и для грядущего «Гран Пикассо». Покупателя привлекают снижением расхода топлива благодаря технологии PureTech, детали которой, как и спецификации двигателей, пока в секрете.





Крайне чувствительны к европейскому спросу и японские компании второго эшелона. Конечно, «Субару» трудно тягаться с грандами Страны восходящего солнца в объемах продаж, но с инженерной точки зрения – вполне! Концепт-кар **«ВИЗИВ»** **5** – четырехместный кроссовер длиной 4320 мм – пока далек от жизни, но дизайн обсуждать мы не станем. Важнее, что в нем применен полный привод в сочетании с гибридной силовой установкой. Оппозитный 2-литровый дизель, привод задних колес от двух электромоторов, вариатор – вот агрегатная база для будущих европейских «субару»! Гибридная установка под названием SI-Drive предлагает режимы *Intelligent*, *Sports*, а также экологический *Eco-Cruise*. С таким арсеналом «Субару» оказывается в числе фирм, обещающих продвинутый в ездовом плане и заточенный под водителя экономичный кроссовер.

Несмотря на все трудности, не сдается «Мицубиси». Пробиваемая фирмой электрическая тема дает надежду на выживание, ведь компактные электрокары в Старом Свете, бесспорно, займут свою нишу в корпоративных парках и частных гаражах в ближайшие пять-десять лет. А пока – **«МИЦУБИСИ CA-MiEV»** **6**, футуристический 4-метровый хэтчбек, работающий только на электричестве: 80-киловаттный электромотор питают литиево-ионные батареи, запас хода 300 км (примерно вдвое больше, чем у предшественника i-MiEV).

«Ниссан» избрал другое направление: на **«НОУТЕ»** **7** нового поколения обкатывают технологию Safety Shield, «щит безопасности». Она объединяет системы предупреждения о помехе в слепой зоне, выхода из полосы и обнаружения движущихся объектов. Ассистенты получают информацию от камер кругового обзора. Электроника, например, предупредит, если при движении назад в потенциально опасной зоне оказался ребенок, которого водитель может и не заметить.

Что касается железа, «Ноут» остался верен себе: достаточно просторный салон, но скромный багажник, умеренно модерновый стиль интерьера. Машина поступит в продажу осенью 2013 года. На момент дебюта обнародованы данные трех двигателей. Это бензиновые трехцилиндровые 1,2 л (80 л.с.) и наддувный того же объема (98 л.с., агрегатируется в том числе с вариатором), а также турбодизельная 1,5-литровая «четверка» мощностью 90 л.с. (Старый Свет наверняка предпочтет именно ее).









И ЕЩЕ

Ну как пройти мимо работ грандов итальянского дизайна – «Бертоне», «Пининфарина» и «Италдизайн»! Их поиски не несут большой смысловой нагрузки – за исключением того, что все они содержат прямой отсыл к прошлому. Ателье «Пининфарина», создавая родстер **«СЕРДЖИО»** 1 на базе «458 Италия», отметило очередной юбилей совместной работы с моденской компанией. Если присмотреться, этот родстер в чем-то перекликается с прототипом «Дино» 1965 года, обозначившим переход марки «Феррари» к среднемоторной компоновке.

Фирма «Бертоне» к 60-летию сотрудничества с компанией «Астон Мартин» построила, как в стародавние времена, для богатого заказчика оригинальную версию четырехдверного **«РАПИДА»** 2, добавив простора во втором ряду и объема багажнику (самые проблемные места модели).

А «Италдизайн» решил подготовить свою версию вседорожника «Ламборгини», соорудив на агрегатах «Гайярдо» монстра **«ПАРКУР»** 3 с регулируемой пневмоподвеской. Говорят, в штаб-квартире «Ламбо» к этой инициативе отнеслись с опаской: как-никак, у них имеется и свой прототип подобной модели – правда, не такой вызывающий.




KUGA
Ford
Go Further**



ПРЕДЧУВСТВУЙТЕ РАЗНИЦУ

*Популярный в России «паркетник» «Тойота-RAV4» обновлен. На мировой презентации новинки в Барселоне **Максим Гомянин** познавал прогресс четвертого поколения модели. Фото автора и «Тойота».*

Барселона перед матчем любимой футбольной команды и после него – два разных города. Наполняющая улицы радость от предчувствия грандиозного праздника в день перед игрой... и проигрыш «Милану» 0:2. На притихших бульварах Барсы, кажется, и птицы умолкли.

Автобизнес в чем-то схож с футболом. Соперникам все равно, каких успехов ты добился в прошлом. Игра идет сейчас! Не смог вовремя выстроить атаку – и матч проигран. RAV4 традиционно сильный игрок в Европе и на нашем рынке. Но конкуренты не дремлют: на поле вышли новые «Форд-Куга», «Хонда CR-V», не готов уйти в запас и «Фольксваген-Тигуан».

Комбинация приборов без изысков. Внизу блюдца спидометра простенький LCD-дисплей борткомпьютера.

Над левой ногой водителя кнопки включения мониторинга слепых зон, отключения системы стабилизации, блокировки муфты и открывания задней двери.

Кнопки эко- и спортивного режимов установили в нижней части центральной консоли.

Передняя панель напомнила интерьер хэтчбека «Тойота-Аурис». И опять бюджетные решения вроде дубового пластика верхней части торпедо и архаичных электронных часов.

Признаться, первые фотографии не произвели впечатления. Но живьем машина лучше! Фирменный строгий взгляд раскосых фар, неокрашенный пластик по кругу… Практично и стильно. Удаление запаски с пятой двери улучшило аэродинамику, да и профиль стал законченным.

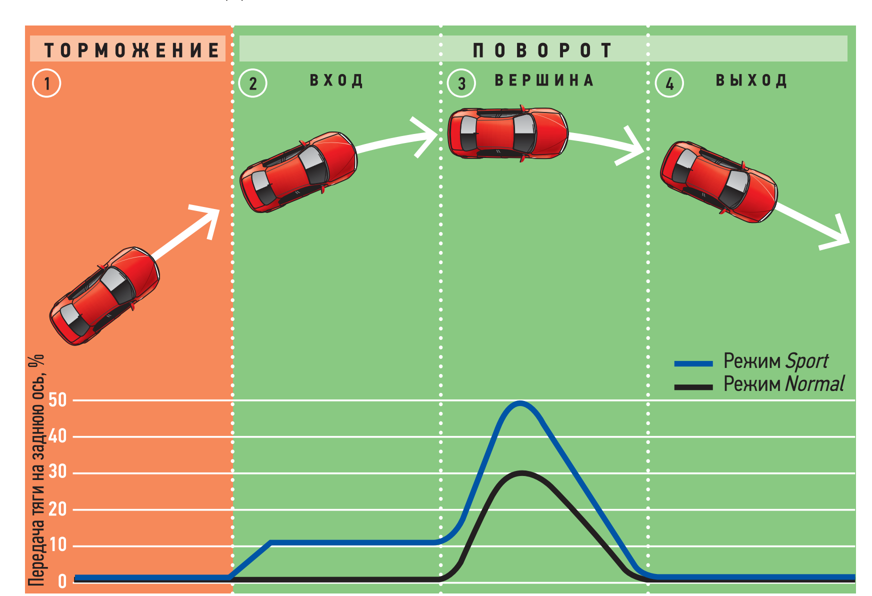
Автомобиль увеличили в размерах: колесная база выросла на 100 мм, длина на 205, а ширина на 30 мм. Действительно, внутри стало просторнее. Вот только сиденье водителя не порадовало боковой поддержкой. Отчасти спину спасает обилие электрорегулировок и хороший поясничный подпор.

Я ждал от RAV4 более качественной отделки передней панели. Увы, как и в «Тойоте-Аурис» (ЗР, 2013, № 2), здесь процветают бюджетные решения. Все тот же жесткий пластик верхней части, незатейливые, хотя и четко размеченные циферблаты приборов и привет из девяностых – узкая панель над тачскрин-экраном, увенчанная электронными часами. Система навигации такая же шутница, как во всех современных русифицированных «тойотах». Фразы вроде «перейдите по текущей дороге» веселили весь день.

Расстояние между передними креслами и задним диваном выросло до 970 мм. Спинки стали поуже, что позволило выкроить дополнительное место для ног задних пассажиров. Диван раскладывается в пропорции 60:40, образуя почти ровный пол.

В бардачке – клавиша блокировки двери багажника.

СХЕМА РАБОТЫ ДИНАМИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ



При снижении скорости на прямой **1**, а также при наборе скорости после прохождения поворота **4** 100% тяги передается на передние колеса.
При прохождении вершины поворота **3** электроника может перекидывать на заднюю ось от 10 до 50% тяги.

С косноязычием я готов смириться, а вот с флегматичным характером машин с автоматической коробкой (бензиновый 2,5 л, дизельный 2,2 л) – нет. Часть «лошадей» буквально тонет в недрах гидротрансформатора. Кстати, 2,5-литровый мотор (2AR-FE) впервые официально под капотом RAV4. Агрегат хорошо знаком владельцам «кэмри» и американских «равиков». Этот 180-сильный мотор доступен только с 6-ступенчатым автоматом, а базовый 2-литровый двигатель сочетают с механикой или вариатором Multidrive S с возможностью переключения псевдопередач подрулевыми лепестками. Опробовать последнюю версию, увы, не удалось, зато проехался на 2,2-литровом дизеле 2AD-FTV.

Помимо Старого Света, стран Скандинавии и России он адресован Турции, Украине и Белоруссии. Мотор тарахтит при разгоне, однако затем, когда чуть ослабляю усилие на педали, стихает. Над шумоизоляцией машины поработали серьезно, и это чувствуется, особенно на заднем диване. Давлю клавишу *Eco*, и дизель становится совсем ватным. Экономия, конечно, дело хорошее, но такая езда вскоре надоедает. Уж лучше перейти в режим *Sport* – так



ПЯТАЯ НОГА

Запасного колеса на двери багажника (фирменная черта) теперь нет, полноразмерная запаска переехала в багажник. Дверь открывается вверх электроприводом. Конечно, по сравнению с европейской версией, у которой запаски нет вовсе, объем грузового отсека уменьшился, но безопасность в дальней дороге все же важнее нескольких литров полезного пространства.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Toyota RAV4					
	2.0 Dual VVT-i				2.5 Dual VVT-i	2.2 D-4D
ОБЩИЕ ДАННЫЕ						
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4570/1845/1670/2660					
колея спереди/сзади	1570/1570					
Объем багажника, л	506					
Снаряженная масса, кг	1540	1575	1610	1645	1685	1715
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,2	11,1	10,7	11,3	9,4	10,0
Максимальная скорость, км/ч	180					185
Топливо/запас топлива, л	А95/60					ДТ/60
Расход топлива: город./загород./смешан. цикл, л/100 км	н.д./н.д./7,7	н.д./н.д./7,4	10,0/6,4/8,0	9,4/6,3/7,8	11,4/6,8/8,5	н.д./н.д./6,5
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый					дизельный
Расположение	спереди					
Конфигурация/число клапанов	Р4/16					
Рабочий объем, см³	1987				2494	2231
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	107/146 6200				132/180 6000	110/150 3600
Крутящий момент, Н·м при об/мин	187 3600				233 4100	340 2000–2800
ТРАНСМИССИЯ						
Тип	переднеприводная		полноприводная			
Коробка передач	М6	CVT	М6	CVT	А6	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ						
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная					
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/дисковые					
Размер шин	225/65R17					

автомат дольше держит передачу, отклик акселератора резче, а усилие на руле больше. Уже интересно!

На песчаной грунтовке началась пробуксовка. Здесь помогает кнопка *Lock*, которой блокирую муфту. Так на обе оси передается по 50% тяги. Если скорость превысила 40 км/ч, электроника отключает блокировку и переводит трансмиссию в обычный, фактически переднеприводный режим. Конечно, как и прежде, трансмиссия заточена в первую очередь на управляемость на скользких покрытиях, нежели на мало-мальски серьезное бездорожье. Да и короткоходная подвеска жестковата на «лежачих полицейских» и больших неровностях. Зато вкупе с чисто асфальтовыми шинами она отлично держит кроссовер в поворотах.

Удивительно, но из всех модификаций, которые удалось опробовать, больше всего понравился 2-литровый бензиновый RAV с полным приводом и механической коробкой. Пожалуй, здесь ярче всего проявлены эластичность и динамика, придающие езде свой шарм. Механический RAV4 подарил именно те ощущения, которых не хватало в дорогих и мощных версиях.

Вот такой многоликий получился у «Тойоты» новый «равик». Значит, предчувствия новизны меня все-таки не обманули. ЗР

«Тойота-RAV4» в базе стоит 998 000 руб. Цены на переднеприводный автомобиль с вариатором начинаются с 1 055 000 руб. Полноприводная машина с 2,5-литровым бензиновым мотором и автоматом обойдется в 1 470 000 руб., ну а дизель – в 1 460 000 руб.

НЕКОТОРЫЕ ПОЛНОПРИВОДНЫЕ КРОССОВЕРЫ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ

Марка	Объем двигателя, л (мощность, л.с.)	Тип трансмиссии	Комплектация	Цена*, руб.
Mitsubishi Outlander	2.0 (145)	CVT	Intense	1 159 990
Nissan Qashqai	2.0 (141)	CVT	SV+	1 189 000
Kia Sportage	2.0 (150)	A6	Prestige	1 189 900
Honda CR-V	2.0 (149,6)	A5	Elegance	1 219 000
Mazda CX-5	2.0 (150)	A6	Active	1 245 000
Volkswagen Tiguan	2.0 (170)	A6	Sport & Style	1 270 000

*На момент подготовки материала.



У четвертого поколения RAV4 интересный дизайн, хороший выбор двигателей и трансмиссий. Убрать бы еще бюджетные решения в салоне и добавить динамики.



МЯГКОЕ МЕСТО

*Кроссоверов в модельном ряду много не бывает. Исходя из этого, «Вольво» представила версию «Кросс Кантри» на базе универсала V40. **Сергей Канунников** оценил, что из этого получилось.*

Сколько же опасностей подстерегает водителя! Едва вы попытались сдать задним ходом со стоянки, откуда ни возьмись, поперек движется автомобиль. Правда, если он уже в 30 метрах, ваш умудренный «Вольво» предостережет от дальнейшего движения.

Стоит выехать на дорогу, кто-нибудь обязательно норовит оказаться в мертвой зоне ваших наружных зеркал, создавая опасность при перестроении. Спецы «Вольво» вновь начеку: усовершенствовали устройство BLIS, предупреждающее о столь неприятной ситуации. Кстати, шведы оснастили свои машины подобной системой еще лет десять назад, чуть ли не первыми в мире.

Сбоку вроде никого нет, но те, кто впереди, так и стараются резко затормозить! Машина поможет сбросить скорость и даже остановится, если вы чуть зазевались. То же самое сделает, коли на дороге оказался невнимательный и нерасторопный пешеход. А если

ПРОКАТИМСЯ НА ПЛУГЕ

Не менее значительная для «Вольво» премьера – модель V60 Plug-in Hybrid, вершина технологий шведской фирмы. Батареи гибридного универсала можно заряжать от розетки для электромобилей (в Европе их все больше). Плавно педалируя, нетрудно ехать лишь на электрической тяге. Дизель поможет интенсивно ускориться. При включении полного привода или режима *Power* совместно работают электромотор и ДВС. На шоссе момент пуска и отключения дизеля ни по звуку, ни по вибрации почувствовать практически невозможно. Однако о том, что машина стала жечь дизтопливо, напоминает символ на панели приборов.

По свободным, но зимним дорогам в спокойном режиме (около 70 км/ч) мы с «Вольво» проехали километров восемьдесят со средним расходом всего 2,5 л/100 км. Позже электричество почти кончилось – и дизель стал отключаться редко, лишь на длинных спусках. Для полной зарядки батарей нужно, в зависимости от силы тока, 3,5–7,5 часа. Продавать такую машину у нас пока не планируют. Но представители фирмы обещали подумать, если почувствуют к ней интерес.





В базовой комплектации аналоговая комбинация приборов, цифровая – опция.

Красиво, элегантно. Но поначалу в обилии однотипных кнопок теряешься.

На полноприводных «вольво» шестиступенчатый автомат подкупает четкой и мягкой работой.

> *Volvo V40 Cross Country – удачное сочетание современной электроники с «натуральностью» породистого, приятного в управлении автомобиля.*

уж торможение не поможет, «Вольво» мгновенно приготовит для человека наиболее безопасную площадку: приподнимет капот... и услужливо вынет из-под него подушку!

ПО ЗИМНЕМУ ВРЕМЕНИ

Зима – лучший сезон для кроссоверов. Именно в это время года я поглядываю на их владельцев с завистью. Правда, у «Вольво-V40 Кросс Кантри» есть, как теперь принято, и переднеприводная модификация. Ее предлагают лишь с бензиновым мотором в 180 л.с., по цене от 1 189 000 руб. Выглядит она не хуже полноприводной: дизайн кузова без нарочитой грубости, элегантный, аккуратно отделанный салон, приличного объема багажник. Но весь смак «Кросс Кантри», по-моему, в полном приводе.

Цены на такие универсалы начинаются с 1 279 000 руб. за машину с 213-сильным мотором в комплектации «Кинетик», а с топовым двигателем в 249 л.с. «Кросс Кантри» обойдется минимум в 1 449 000 руб. Именно модификацию с таким агрегатом, в максимальной комплектации «Суммум» (придумают же!), предоставили для теста.

Идея ездить по льду замерзшего озера показалась спорной: ну зачем это семейному универсалу? Но быстро втянулся. И не столько из-за мальчишеского азарта, сколько из-за возможности оценить управляемость универсала в зимних условиях.

Машина понравилась! Тягой управлять удобно, электроусилитель руля налаживает очень неплохую, по крайней мере для автомобиля такого класса, связь «водитель – колеса». Машина хорошо управляется в скольжении даже не самыми «прикатанными» к скользким трассам водителями.

Но в таких условиях нужно отключить систему стабилизации. Иначе автомобиль становится «электронным»: не дает вытянуть себя из заноса увеличением тяги. Не сказать, что устройство включается слишком рано или резко, но ездить с ним в спортивном режиме невозможно.

А вот на заснеженных и местами обледенелых шведских дорогах общего пользования электроника вовсе не мешает. Конструкторам «Вольво» удалось сделать автомобиль, который не раздражает излишней опекой и постоянным одергиванием («Я лучше тебя знаю, как тут ехать!»), – лишь деликатно помогает, когда это нужно водителю. Соблюдай правила, не забывай о здравом смысле и езжай себе в меру быстро, но спокойно.

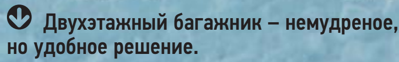
Еще бы подвеску сделать чуть помягче. На хорошо укатанном шведском снегу она работает прилежно. Но на наших дорогах тряска в дальней поездке, очень вероятно, начнет раздражать.





ЛОЖИТЕСЬ НА КАПОТ

Компания «Вольво» первой решилась на оснащение серийных автомобилей подушкой безопасности для пешеходов. Семь датчиков в бампере определяют, на что или на кого наехал водитель. Настраивали их по результатам многочисленных тестов, потому уверяют: ни столбу, ни пеньку машина подушку не предложит. А уж если это человек, устройство приподнимет заднюю часть капота и выпустит между ним и ветровым стеклом эйрбег. Необычная опция стоит 39 000 руб. Для сравнения: в 40 000 руб. обойдется система параллельной парковки, в 33 200 руб. – легкосплавные 18-дюймовые диски. Интересно, что покупатели будут выбирать чаще?





В заднем ряду взрослому мужчине тесно. Даже ногу просунуть между сиденьями непросто.



Двухэтажный багажник – немудреное, но удобное решение.

Зато – какая тяга! Правда, такой и следовало ждать от почти 250-сильного мотора при снаряженной массе чуть больше 1500 кг. Отменно управляются и работают тормоза, что, опять-таки, норма для автомобиля данного класса и цены.

Только не надо воспринимать «Кросс Кантри» как вседорожник. Клиренс не больше, чем у обычных автомобилей: 145 мм. Его да полного привода вполне хватит, чтобы выехать с заснеженной стоянки, миновать снежный перемет. Но не более.

СФЕРЫ ВЛИЯНИЯ

Семейный-то он семейный, но для молодой семьи, с маленькими детишками: взрослым сзади явно тесно. Зато спереди очень хорошо. Сотни зимних километров пролетают незаметно в удобном сиденье, с хорошей обзорностью, не страдающей от обмерзания или запотевания стекол. Разве что «аккордеон» однотипных кнопок на фирменной консоли требует от водителя большей сосредоточенности или привыкания. Впрочем, это отчасти потому, что устройств в V40 не меньше, нежели в автомобилях классом выше.

Тут вам и дорогая «музыка» с возможностью подключения разнообразных устройств, например iPod (начиная с третьего поколения) или iPhone. Тут и возможность менять цвет подсветки и дизайн комбинации приборов. Прижимистый водитель сконцентрирует внимание на эконометре, неуемный – на крупных цифрах, показывающих скорость. Ну и, конечно, не забудем о помянутой выше технике пассивной безопасности. Польза от этих устройств, по-моему, не только в том, что они предупреждают, остерегают, спасают, но и в том, что лишний раз напоминают: даже управляя таким приятным автомобилем, как «Вольво-V40 Кросс Кантри», расслабляться на дороге не стоит. Может, и правильно начинать знакомство с новым автомобилем с описания этих устройств? ЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Volvo V40 Cross Country		
	T4	T5 AWD, 213 л.с.	T5 AWD, 249 л.с.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4369/1783/1420/2646		
колея спереди/сзади	1552/1540		
Объем багажника (VDA), л	496–615		
Снаряженная/полная масса, кг	1452/2010	1509/2070	1513/2070
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,7	7,2	6,4
Максимальная скорость, км/ч	215	220	235
Топливо/запас топлива, л	А95/62	А95/57	
Расход топлива: город./загород./смешан. цикл, л/100 км	10,4/5,8/7,5	11,3/6,3/8,1	11,6/6,4/8,3
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый		
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация/число клапанов	P5/20		
Рабочий объем, см³	1984	2497	
Степень сжатия	10,5		9,5
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	132/180 5000	157/213 6000	183/249 5400
Крутящий момент, Н·м при об/мин	300 2700–5000		3600 1800–4200
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	передне-приводная	полноприводная	
Коробка передач	М6/А6	А6	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная		
Рулевое управление	реечное с электроусилителем		
Тормоза: спереди и сзади	дисковые вентилируемые		
Размер шин	235/40R18		

РЫБА ФУГУ

Японский деликатес при неправильном приготовлении оказывается смертельно опасным. Созвучное фордовское детище такого не допустит, однако тоже требует грамотного обращения. ***Кирилл Милешкин*** *разделил дегустацию «Куги» на несколько стадий.*



ПРЕСНАЯ

Еще первое поколение «Куги» не знало, что такое атмосферные моторы. Двухлитровый дизель с разными вариантами мощности, 140 или 163 силы, перекочевал на свежую модель без видимых изменений, а вот 1,6-литровые бензиновые «экобусты» – новинка. Они также доступны в двух исполнениях – 150 и 182 л.с. С последнего я и начал знакомство с машиной.

На первых километрах невыразительный разгон списывал на отличную шумоизоляцию салона. Чуть позже под раздачу эмоций попал шестиступенчатый автомат, который неплохо угадывает нужную для ускорения передачу, но высчитывает ее, кажется, на калькуляторе. Только в конце дня, открыв файл с технической характеристикой, расставил всё на свои места – 9,7 с в броске до зачетной сотни сегодня и вправду не впечатляют. Говорите, изменяемые фазы газораспределения и производительность турбины? Так то не для эмоций, а для экологии. Зато при спокойной езде ровный характер двигателя в радость. На все мои провокации он так и не ответил провалом на низах.

Турбодизель с 163 л.с. в цифрах выглядит медлительнее, но характером куда веселее. И пусть задор, начинающийся на полутора тысячах оборотов, сходит на нет уже к трем тысячам – этой «полки» достаточно для динамичной городской езды. К мотору TDCi прилагается робот «ПауэрШифт» с двумя сцеплениями. В отличие от классического автомата, он не заставляет подбирать нужную ступень заблаговременно, до выезда на встречную полосу.

Менее мощные версии до презентации не доехали. А жаль, ведь российские дилеры получат только 140-сильное исполнение дизеля, а из бензиновых машин львиная доля спроса придется на двигатели в 150 л.с. Сдается мне, что эти модификации окажутся честнее. Они не обнадеживают числом лошадиных сил, а поедут ненамного медленнее.

С ними очевидна экономия при покупке, в расходе топлива и при уплате налога.

ОСТРАЯ

На первый взгляд, характер «Куги» соответствует внешности. Подвески отрабатывают с приятной упругостью, сиденье надежно держит в поворотах любой крутизны, крены на удивление невелики, при том что клиренс вполне пристойный для современного кроссовера – 188 мм. Неплохие легковые повадки!

Но мы еще не доехали до основных виражей. Избалованный «Кугой», от души кручу руль. А вот и тревожный звоночек: на выходе из очередного поворота кроссовер внезапно забрасывает корму. За рулем ощущения неприятные: полная иллюзия заноса на сухом, шершавом асфальте. Больше скорость или чуть круче траектория – и вот уже слышен характерный треск системы стабилизации.

Вот уж не ожидал! Конечно, наши эксперименты на скоростях около 80 км/ч – нетипичное явление для семейной машины, однако как быть

СВЕЖИЙ МАКИЯЖ

Новый «Форд-Куга» вытянулся на 81 мм в длину и стал на 9 мм ниже. Колесная база прежняя. Стараниями дизайнеров машина стала визуально намного длиннее и ниже. Спасибо вытянутой оптике и подштамповке на боковине, которая проходит через дверные ручки.





в действительно экстремальной ситуации, от которой никто не застрахован? Видимо, стало выгодно меньше возиться с доводкой шасси, заставляя отдуваться спасительную электронику. По этой части «Форд» не промах. Отдельная система контроля траектории борется с недостаточной поворачиваемостью, призывая на помощь тормоза и ограничивая тягу двигателя. Если столь необязательное поведение автомобиля – ее рук дело, разработчикам следует пересмотреть настройки.

Вряд ли это вина подключаемого полного привода. Судя по картинке на дисплее комбинации приборов, показывающей текущее распределение момента по осям, задняя ось работает и до входа в поворот. Блок управления продвинутой трансмиссией получает до 40 сигналов каждые 16 мс и подает тягу второй паре колес не только при явной пробуксовке ведущих.

ДЕЛИКАТЕСНАЯ

Интерьер наглядно демонстрирует, куда ушли основные средства и усилия разработчиков «Форда-Куга». Покупателю навязывают электронный рай, а не отточенные характеристики двигателя

Беглый взгляд не отличит салон «Куги» от интерьера «Фокуса». Толщина боковых стекол увеличена с 3,5 до 4,5 мм, что улучшило шумоизоляцию.



Клавиша смены передач на селекторе не новинка. Однако здесь ею пользоваться удобно.



Дефлектор вентиляции на панели привлекает внимание необычной формой.



Сзади достаточно просторно во всех измерениях. У спинки три возможных угла наклона.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Модель	Ford Kuga 2.0 TDCi AWD (140 л.с.)	Ford Kuga 2.0 TDCi AWD (163 л.с.)	Ford Kuga 1.6 EcoBoost FWD (150 л.с.)	Ford Kuga 1.6 EcoBoost AWD (182 л.с.)
ОБЩИЕ ДАННЫЕ				
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4524/1838/1701/2690			
колея спереди/сзади	1563/1565			
Объем багажника, л	456/1653			
Радиус поворота, м	5,5			
Снаряженная/ полная масса, кг	1707/2230		1580/2100	1682/2250
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,2	10,4	9,7	9,7
Максимальная скорость, км/ч	187	196	195	200
Топливо/запас топлива, л	ДТ/60		А95/60	
Расход топлива: город./ загород./смешан. цикл, л/100 км	7,4/5,5/6,2		8,3/5,6/6,6	10,2/6,3/7,7
ДВИГАТЕЛЬ	дизельный, с турбонаддувом		бензиновый, с турбонаддувом	
Расположение	спереди поперечно			
Конфигурация/ число клапанов	Р4/16			
Рабочий объем, $см^3$	1997		1597	
Степень сжатия	16		10	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	103/140 3750	120/163 3750	110/150 5700	134/182 5700
Крутящий момент, Н·м при об/мин	320 1750–2750	340 2000–3250	240 1600–4000	240 1600—-5000
ТРАНСМИССИЯ				
Тип	полноприводная		передне-приводная	полно-приводная
Коробка передач	А6*		М6	А6
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ				
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная			
Рулевое управление	реечное с электроусилителем			
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые			
Размер шин	235/55R17			

**Робот с двумя сцеплениями.*

XADO®

Топ-продукты современной автохимии, созданные на основе инновационной технологии 1 Stage

Атомарные кондиционеры металла с ревитализантом решают одновременно две задачи: улучшают смазывающие свойства масла и модифицируют поверхность трения за счет действия ревитализанта.

- **Гарантированно обеспечивают надежную и длительную работу двигателя**
- **Выравнивают и повышают компрессию в цилиндрах**
- **Повышают мощность и приемистость двигателя**
- **Защищают двигатель при перегрузках и перегреве**
- **Улучшают смазывающие свойства моторного масла**





*Один флакон (950 мл) рассчитан на двигатель с объемом маслосистемы 30–45 л

AMC MAXIMUM

с ревитализантом 1 Stage [RF 100]

В процессе ревитализации на поверхностях пар трения формируется новое многофункциональное градиентное покрытие

1 Износ рабочей поверхности

2 Завершение модификации поверхности

Металлокерамическое покрытие обладает уникальными свойствами — значительной прочностью, высокой коррозионной стойкостью, низкой шероховатостью. После ревитализации детали гарантированно служат в 2–4 раза дольше. Важнейшая особенность ревитализованного покрытия — его способность к самовосстановлению. Даже после 10 смен масла и при наработке,эквивалентной 100 000 км пробега,появившиеся на рабочих поверхностях царапины затягиваются. Благодаря ревитализанту узлы и механизмы автомобиля всегда будут поддержаны в идеальном состоянии!

Дополнительная информация по телефону или на сайте:

+79857760003; +79191392106; +79119275100 • WWW.XADO.RU

В тестовом маршруте было несколько километров грунтовки. Подвески расстроили постукиваниями на неровностях, намекая на любовь к асфальту. Клиренс в 188 мм не отменяет необходимости быть осторожным: стальной защиты картера у «Куги» нет.

В фонарях использованы световоды – технологичное и красивое решение.

В 2008 году «Куга» дебютировала с третьим «Халдексом», в 2010-м он уступил место четвертому поколению. В новой машине стоит муфта собственной разработки. Такая же – на вседорожниках «Эдж» и «Эксплорер». Она позволяет оптимально реализовывать тягу на колесах в зависимости от сцепления с покрытием.

и шасси. Количеством электронных помощников средний по цене кроссовер не уступает премиум-моделям. Правда, россияне не увидят те комплексы, которые опираются на данные, поступающие со стереокамеры. Ее у нас пока не сертифицировали.

Останется лазерный радар (лидар), снабжающий информацией систему автоматического торможения на невысоких скоростях. В отличие от сканера дорожных знаков, опция действительно полезная. Покупателям дорогих версий доступен фирменный комплекс SYNC. Зашитая в нем функция вызова экстренной помощи после ДТП пока охватывает всего 30 европейских стран, но, надеемся, вскоре выйдет и на родные просторы.

Качество отделки на высоте. Главный эргономический просчет – слепой дисплей климат-контроля, которого днем не видно вовсе. В интерьере есть на что положить глаз. Цветных дисплеев перед водителем сразу два: на комбинации приборов и на центральной консоли. Между ними по-братски поделены разделы меню, каждым заведует своя клавиша. Ничего мудреного, разобрался за пару минут. Пассажиры сзади, отклонив назад спинку сиденья и удобно разместив напитки в подстаканниках, наслаждаются видами через панорамную крышу. С таким комфортом пробег в несколько сотен километров по трассе не в тягость. А когда тест подошел к концу, пожалел не об отсутствии в программе мало-мальски серьезного бездорожья, а о том, что не увидел машину в темноте. Где еще я наиграюсь сменой цветов фоновой светодиодной подсветки салона?

ПОСЛЕВКУСИЕ

Первые машины покатят по нашей стране в апреле. Цена от 899 000 руб. выглядит разумной. Любителям механических коробок адресована единственная версия – со 150-сильным мотором и передним приводом. Все остальные варианты исключительно с автоматом и трансмиссией 4×4. Их стоимость переваливает за миллион. Признаю: по части выбора силовых установок работа над ошибками прошла безупречно. Несмотря на замеченные недостатки, машина оставила хорошее впечатление. ЗР



Объем багажного отсека вырос на 46 л. Жаль, лючка для длинномеров нет.

СРАВНЕНИЕ С НЕКОТОРЫМИ КОНКУРЕНТАМИ

Модель	Клиренс, мм	Ручное управление полным приводом	Минимальная цена*, руб.
«Форд-Куга»	188	нет	899 000
«Фольксваген-Тигуан»	200	нет	899 000
«Ситроен С-Кроссер»	210	есть	959 000
«Ленд-Ровер Фрилендер»	210	есть	1 233 000
«Киа-Спортидж»	172	есть	889 900
«Хёндэ-ix35»	170	есть	889 000
«Хонда CR-V»	170	нет	1 149 000
«Мазда CX-5»	210	нет	949 000
«Ниссан X-Трейл»	195	есть	1 042 000
«Мицубиси-Аутлендер»	215	есть	969 000

*На момент подготовки материала, без учета спецпредложений.

ЛЕТНИЙ СЕЗОН В METRO

Предложения действительны: с 21 марта по 17 апреля 2013 года

Щетка стеклоочистительная DUPONT

449.00 1 шт.

КАНИСТРА SAPFIRE 20 л

999.00 1 шт.

Компрессор 15A HYUNDAI

999.00 1 шт.

DUNLOP

Летние шины DUNLOP R15
STREET RESPONSE 195/65 R15

2599.00 1 шт.

Castrol

Моторное масло CASTROL MAGNATEC 5W-40
синтетическое, объем: 4 л

1299.00 4+1 л

www.metro-cc.ru
8•800•700•1077



ПРЕМЬЕРЫ

С ЧЕГО НАЧИНАЕТСЯ ВАРТА

*Победителем последней зарулевской экспертизы стал аккумулятор компании «ВАРТА». Но вот что интересно: на заводе в немецком Цвиккау жидкий электролит отправлен в отставку – отныне здесь выпускают только батареи AGM. **Михаил Колодочкин** видел это своими глазами.*

Конечно, скептик пробурчит, что ничего принципиально нового батареи AGM не содержат: то же свинцово-кислотное изделие без всяких марсианских минералов. И все же сделан шаг вперед. AGM (Absorbent Glass Mat) – это технология изготовления аккумуляторов с абсорбированным электролитом, которым пропитаны микропоры фирменного сепаратора. Свободный объем этих микропор используют для замкнутой рекомбинации газов, тем самым не давая испаряться воде. Водород и кислород, покидающие отрицательную и положительную пластины соответственно, попадают в связанную среду и вновь соединяются, оставаясь внутри батареи. Такие устройства способны отдавать более высокие токи, а циклические режимы – их стихия. Отсюда и области применения: автомобили с режимом «старт-стоп», с повышенным энергопотреблением (МЧС, скорая) и т. п.

Между прочим, на этом заводе нет склада готовой продукции, – подобного я нигде не видел. Кстати, 80% поставок на конвейеры – отсюда! Что касается всяческих технических тонкостей, они изложены в ответах технических специалистов фирмы.

ИСТОРИЯ ЗАВОДА В ЦВИККАУ

1884 Основание компании Friemann & Wolf. Производство ламп для горнодобывающей промышленности.

2001 Начало производства батарей по технологии AGM.

2002 Изготовлено 600 тыс. батарей AGM за год.

2010 Расширение производства батарей AGM до 3,2 млн. штук в год.

2011 Расширение производства батарей AGM до 4,2 млн. штук в год.

2013 Выход на полное использование мощностей – 6,6 млн. штук в год.

ВЕРНО ЛИ, ЧТО VARTA – ЭТО АББРЕВИАТУРА?

■ Да, верно. VARTA – Vertrieb, Aufladung, Reparatur Transportabler Akkumulatoren, то есть «сбыт, зарядка, ремонт транспортируемых аккумуляторов». Любопытно, что часто этого не знают даже бывалые продавцы.

ПРАВДА ЛИ, ЧТО БАТАРЕИ AGM МОГУТ РАБОТАТЬ В ЛЮБОМ ПОЛОЖЕНИИ, ХОТЬ ВВЕРХ НОГАМИ?

■ Да, могут. Более того, даже если такую батарею разбить вдребезги, кислотной лужи не будет: связанный электролит останется в сепараторах. Однако специально испытывать судьбу не имеет смысла.




SsangYong
Предложение ограничено и действительно на автомобили 2012 года выпуска
БЫТЬ СИЛЬНЫМ
ЗНАЧИТ, БЫТЬ
НАДЕЖНЫМ
НАСТОЯЩИЙ КОРЕЙСКИЙ ВНЕДОРОЖНИК
ВЫГОДА ДО
100 000 РУБ
KYRON
Реклама
KYRON
WWW.SYMOTOR.RU
8 (800) 100 00 62

ЧЕМ БАТАРЕИ AGM ОТЛИЧАЮТСЯ ОТ ГЕЛЕВЫХ?

■ Как минимум тем, что гелевых автомобильных аккумуляторов... не существует. Гелевые батареи применяют, например, в электропогрузчиках или поломоечных машинах. Электролит в них, в отличие от обычных аккумуляторов с жидкой кислотой, находится в загущенном состоянии. В аккумуляторных батареях с технологией AGM электролитом пропитан специальный сепаратор из стекловолокна. Кстати, популярнейшая батарея Optima тоже сделана по AGM-технологии; гелевой ее называют разве что на форумах, но это неверно. Если быть совсем уж точным, то для рассматриваемых здесь батарей следует использовать термин «батарея VRLA с AGM-сепаратором». Но на практике столь длинное название используют редко. Для справки: батарея VRLA (Valve-Regulated Lead-Acid) – это свинцово-кислотная батарея с регулирующими клапанами.

ЧТО ИМЕННО ПОЗВОЛЯЕТ AGM-БАТАРЕЕ ВЫДЕРЖИВАТЬ ГЛУБОКИЕ РАЗРЯДЫ И ДАЕТ ПОВЫШЕННЫЙ СРОК СЛУЖБЫ, ЕСЛИ, ПО СУТИ, ЭТО ТОТ ЖЕ СВИНЦОВО-КИСЛОТНЫЙ АГРЕГАТ?

■ В основном сепаратор. Плотно сжатый пакет пластин мешает активной массе осыпаться, как это происходит в батареях с жидким электролитом при интенсивной эксплуатации с более глубокими разрядами.

ПОЧЕМУ БАТАРЕИ AGM ВЫДАЮТ БОЛЬШИЙ ТОК ХОЛОДНОЙ ПРОКРУТКИ ПО СРАВНЕНИЮ С ОБЫЧНЫМИ?

■ Дело в том, что внутреннее сопротивление AGM-батарей ниже. Причина – лучшая проводимость сепаратора из стекловолокна по сравнению с традиционными «конвертами» из полиэтилена.

СУЩЕСТВУЮТ ЛИ ОСОБЕННОСТИ ЗАРЯДА БАТАРЕЙ AGM? КАКОЙ СПОСОБ ПРЕДПОЧТИТЕЛЬНЕЕ?

■ Производители настаивают только на одном условии: напряжение на клеммах батареи не должно превышать 14,8 В. В противном случае сработают защитные клапаны, а это, конечно же, нежелательно.

ХАРАКТЕРЕН ЛИ ДЛЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ БАТАРЕЙ ЭФФЕКТ ПАМЯТИ?

■ Да, но речь идет не о каком-то врожденном дефекте батарей, а о последствиях их безграмотной эксплуатации. Эффект памяти заключается в том, что батарея, работающая в условиях отрицательного энергобаланса (то есть с постоянным недозарядом), фактически не выдает заявленных характеристик, то есть как бы запоминает свое полузаряженное состояние. Предпосылки к проявлению такого эффекта – постоянная езда с короткими пробегами, долгими пробками и частыми пусками. Плотности электролита на дне аккумулятора и на поверхности в таких условиях эксплуатации разные, мощность батареи снижается. AGM-батареи наименее подвержены эффекту памяти, в отличие от батарей с жидким и гелеобразным электролитом.

ПОЧЕМУ НА БАТАРЕЯХ VARTA AGM НЕ УКАЗАНО, ЧТО ОНИ НЕОБСЛУЖИВАЕМЫЕ?

■ Этот термин, вообще говоря, некорректен – как для батарей AGM, так и для любых других автомобильных аккумуляторов. Полностью необслуживаемой можно называть разве что пальчиковую батарейку, а любой свинцовый аккумулятор к таковым не относится. Даже лидер технологии – батарея AGM – является герметичной, скажем так, на 99%, но не на все сто. Такую батарею все-таки нужно обслуживать – проверять заряженность, подзаряжать при необходимости и т. п.

ПРАВДА ЛИ, ЧТО ПРИ УСТАНОВКЕ НА АВТОМОБИЛЬ БОЛЕЕ ЭНЕРГОЕМКОГО АККУМУЛЯТОРА ОН БУДЕТ ХРОНИЧЕСКИ НЕДОЗАРЯЖАТЬСЯ?

■ Это еще один безграмотный, но живучий миф. При стабильных условиях эксплуатации вы вообще не заметите разницы. Само собой, в условиях хронических недозарядов (зима, пробки, короткие пробеги) вы в итоге посадите любой аккумулятор, но ампер-часы тут совершенно ни при чем.

МОЖНО ЛИ ПРИМЕНЯТЬ AGM-БАТАРЕЮ ВМЕСТО ОБЫЧНОЙ? КАКИЕ У НЕЕ ПЛЮСЫ И МИНУСЫ?

■ Можно, причем без ограничений. Из плюсов отметим более высокую энергоемкость и повышенную живучесть такой батареи, из минусов – в первую очередь высокую цену. Учтите, что практически всегда возможностей штатной батареи вполне достаточно для автомобиля, в котором она «прописана». Владельцу, к примеру, никогда не потребуется более высокий ток холодной прокрутки. Другое дело, если автомобиль напичкан, скажем, мощной «музыкой», снабжен электролебедкой и т. п. В этих случаях лишние джоули и амперы, конечно же, не помешают.



Желто-синий квадратик – эмблема фирмы – теперь обрел третье измерение.




ПРОДАЖА НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИМ ЗАПРЕЩЕНА
18+

«ДЖУКИ» ПОЛЕТЕЛИ

«Ниссан» решил продвигать в Европе и России автомобили, доработанные придворным тюнинг-ателье «Нисмо». На заряженном «Джуке Нисмо» промчался ***Юрий Тимкин****.*

Этот бренд известен с 1972 года. В автоспорте он завоевал широкое признание, но только сейчас японцы решились использовать славное имя в гражданской сфере. Ход не уникален: у «Опеля» есть OPC, у «Рено» – «Рено-Спорт», у «Фиата» – «Абарт»... Список можно продолжить. Теперь вот и «Ниссан» готов продавать заряженные модификации массовых моделей под именем «Нисмо» (слово составлено из Nissan Motorsport).

Атаку на европейский рынок начали с «Джука»: популярный кроссовер с молодежным имиджем как нельзя лучше подходит для яркого старта. За основу взяли 190-сильную модификацию, которая даже без дополнительной доводки считается самой спортивной и броской моделью в сегменте. В общем, благодатный материал для работы. Но японцы проявили осторожность и не стали вносить глубоких и дорогостоящих изменений в конструкцию. Сначала, дескать, посмотрим, что скажет публика.

Она в восторге! Столь живой реакции на машину я не припомню. Здесь, в Испании – автопроизводители часто проводят презентации под Барселоной, – и стар и млад смотрят на «Джук Нисмо» во все глаза. И есть на что. Стильный обвес еще больше взбодрил «Джука». Особенно эффектен скошенный передний бампер с формульным сплиттером. Сзади на крыше вырос немаленький спойлер, а на выхлопной трубе засверкала внушительного диаметра насадка. Фары по-модному затемнены, в бампер встроены светодиоды, подтянута радиаторная решетка. Вот такой «Джук» нравится мне гораздо больше! Обвес положительно отразился на аэродинамике: при высоких скоростях уменьшилась подъемная сила на обеих осях.

На магистрали «Нисмо» ведет себя своеобразно: не дает расслабиться,



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Nissan Juke Nismo	
	1.6 Turbo MT	1.6 Turbo CVT
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4165/1770/1565/2530	
колея спереди/сзади	1525/1540	1525/1505
Объем багажника (VDA), л	251–830	207–786
Снаряженная/полная масса, кг	1293/1721	1430/1846
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,8	8,2
Максимальная скорость, км/ч	215	200
Топливо/запас топлива, л	A95/46	A95/50
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,1/5,6/6,9	9,8/6,0/7,4
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	P4/16	
Рабочий объем, см³	1618	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	147/200 6000	
Крутящий момент, Н·м при об/мин	250 2400–4800	
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	передне-приводная	полно-приводная
Коробка передач	М6	вариатор
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/ упругая балка	«Мак-Ферсон»/ много-рычажная
Тормоза: спереди и сзади	дисковые вентилируемые	
Размер шин	225/45R18	



Главное новшество в салоне – удобнейшие кресла с классной боковой поддержкой. На руле появилась красная метка нулевого положения.

Модификация «Нисмо» процентов на десять дороже сопоставимого «Джука»: цена стартует с 1 060 000 рублей.

Шкала тахометра окрашена алым в стиле итальянских суперкаров.

все время требует от водителя повышенного внимания. Чуть отвлечешься – кроссовер меняет траекторию. Зато на горном серпантине я получил удовольствие. Благодаря более жесткой подвеске «Джук» увереннее проходит повороты, азартно в них ввинчиваясь и не пугая экипаж кренами. Помогли и низкопрофильные 18-дюймовые колеса (на обычной версии они 17-дюймовые).

Главное здесь – не ошибиться с выбором передачи в четко работающей 6-ступенчатой механике (такая коробка исключительно у переднеприводной модификации «Джука»). Ведь турбомотор не отличается высокой эластичностью: для напористого ускорения надо держать стрелку тахометра на 2500, а лучше – 3000 об/мин. Прирост мощности у «Нисмо» невелик: с новой программой управления к стандартным 190 силам добавилось всего десять.

Прокатился и на версии с вариатором, который сочетают только с полным приводом. Едет она по-другому, что неудивительно: сзади вместо упругой балки независимая подвеска. Плавность хода у вариаторной версии лучше – толчки в салоне заметно слабее, однако на дорожных волнах появилась раскачка. Зато исчезла склонность к смене курса: постоянно подруливать не требуется. Такой «Джук» позволил ехать расслабленно, без излишней концентрации. Да, спортивности поменьше, но и версия с механикой не обжигала знойным темпераментом. По сути, оба этих «джука» в первую очередь стиляги, а не спортсмены.

В «Ниссане» сей факт и не скрывали: признались, что ведут разработку по-настоящему горячей модификации, после чего выкатили закамуфлированный прототип. Разрешили проехать на нем всего пару минут, но и этого хватило, чтобы понять: машина получилась замечательная. Двигатель благодаря более производительному турбоагрегату выдает уже 220 л.с. И это сразу чувствуется: старт сопровождают изрядные оплеухи подголовника, а спину ощутимо вжимает в кресло. Дорожный просвет уменьшен на солидные 50 мм, отчего «Джук» гораздо стабильнее в поворотах, словно это не кроссовер, а прямо-таки спорткупе. Словом, адреналина от него гораздо больше. Вот он, полноценный продукт «Нисмо». Надеюсь, долго ждать прилета таких «джуков» в салоны дилеров не придется. ЗР



Следующей моделью «Нисмо» на нашем рынке станет заднеприводное спорткупе модели 370Z. Мощность увеличена с 328 до 344 «лошадей». Неудивительно, что и динамика стала лучше: на разгон до сотни уходит 5,2 с.



Nissan Juke Nismo в первом явлении привлекает скорее пижонской внешностью. Ждем более мощную машину от «Нисмо»!

FASTEN SEAT BELTS*

*Обновленный хэтчбек «Сеат-Ибица Купра» – скоро в России. **Михаил Кулешов** задался вопросом: способен ли горячий «испанец» растопить холодные к марке сердца наших соотечественников?*

Байкер завелся, когда в связке поворотов у него на хвосте повис маленький белый хэтчбек. В следующем скоростном изгибе колено байкера отделяло от асфальта не более десяти сантиметров, но «Сеат» в зеркалах заднего вида только приблизился – на этот раз достаточно, чтобы разглядеть на его радиаторной решетке крохотный шильдик, напоминающий клетчатый флаг.

ВТОРОЕ ПРИШЕСТВИЕ

Почему три года назад компания «Сеат» решила не запускать в России заряженную «Ибицу», лучше спросить ее маркетологов. Тогда вместо «Купры» нам предложили довольствоваться 150-сильной версией FR, на что покупатель отреагировал, мягко говоря, вяло. Прошедший год и вовсе ознаменован антирекордом – три (!) реализованных автомобиля. Требовались серьезные рыночные перемены. Аккурат к этим событиям и подоспела рестайлинговая «Купра», старт продаж которой намечен на конец весны. Способна ли более быстрая «Ибица» переломить ситуацию?

Первые километры за рулем склоняют к положительному ответу. Несмотря на то что техническая часть осталась практически неизменной, «Ибица Купра» конкурентоспособна на бумаге и производит прекрасное впечатление на ходу. В движение ее, как и прежде, приводит 180-сильный турбомотор в связке с 7-ступенчатой роботизированной коробкой. Однако разгон до 100 км/ч сокращен на 0,3 с (до 6,9 с), а максималка выросла на 3 км/ч – до 228 км/ч.

Среди официально представленных на нашем рынке хот-хэтчей класса B на сегодняшний день эти показатели – лучшие. «Сеат» оставляет позади такие заслуженные «зажигалки», как соплатформенная «Шкода-Фабия RS» (7,3 с, 224 км/ч) и «Опель-Корса OPC» (7,2 с, 225 км/ч).

А до чего же «Ибица Купра» любит поворачивать! Благодаря уменьшенному на 20 мм по сравнению с обычной версией (и на 5 мм относительно FR) клиренсу, амортизаторам большей жесткости и адаптированным пружинам испанский хэтчбек ввинчивается

*Пристегните ремни.

ЗР! Инструкция на странице 22

Обновленная «Купра» получила новый передний бампер и биксеноновую оптику с диодными ходовыми огнями. Опознать заряженную версию помогут глянцево-черные корпуса боковых зеркал и 17-дюймовые диски эксклюзивного дизайна.

На съемный 5-дюймовый тачскрин системы Seat Portable выводятся карты навигационной системы, показания бортового компьютера и мультимедийная информация. Можно подключить телефон через «блютус».

Шкалы и цифры стали крупнее – считывать информацию теперь удобнее.

Работа 7-ступенчатой DSG не вызывает вопросов ни на трассе, ни в городе. С механической коробкой «Купру» не выпускают.

Обновленный руль с глянцевыми вставками на спицах, новые шкалы приборов и блок управления магнитолой – вот и все основные отличия от прежней машины.

в асфальтовые повороты просто феноменально. На адекватных здравому смыслу скоростях мне так и не удалось сорвать машину в занос или заставить скользить передней осью наружу, – поворачиваемость «Купры» тяготеет к нейтральной, машина очень понятна и предсказуема. Свою лепту в столь правильное поведение вносит и электронная блокировка дифференциала (XDS), подтормаживающая внутреннее колесо в случае потери сцепления или пробуксовки.

Приятно, что штатные тормоза не отстают от возможностей шасси и мотора. А желающие иметь больший запас под левой педалью вольны заказать тормозные диски AP Racing.

НЕ НАСТУПИТЬ НА ГРАБЛИ

Как и экстерьер, внутреннее убранство хэтчбека затронуто лишь минимальными изменениями – чуть обновили руль, поместив на спицы глянцевые вставки, заменили магнитолу и добавили съемную мультимедийную систему Seat Portable с 5-дюймовым сенсорным экраном.

Поначалу тачскрин кажется инородным и не слишком удобным по части навигационного интерфейса, но вскоре перестаешь испытывать неудобства. А стоит начать движение, и вовсе забываешь обо всем остальном. Остается лишь рулевое колесо с лепестками управления трансмиссией, плотное



Seat Ibiza Cupra – сильный игрок на рынке компактных хот-хэтчей. Если его плюсы дополнит привлекательная цена, одноклассникам придется туго. В противном случае удачный автомобиль так и останется штучным товаром.

Seat Ibiza Cupra

РАЗМЕРЫ:

длина×ширина×высота, мм	4055×1693×1420
Колесная база, мм	2469
Колея спереди/сзади, мм	1449/1441
Радиус поворота, м	5,24
Снаряженная/полная масса, кг	1289/1670
Объем багажника (VDA), л	284
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,9
Максимальная скорость, км/ч	228
Топливо/запас топлива, л	А95/45
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	7,5/5,1/5,9

ДВИГАТЕЛЬ:

бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,4 л, 132 кВт/180 л.с. при 6200 об/мин, 250 Н·м при 2000–4500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:

переднеприводная; Р7.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:

подвески – «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые.

С этого ракурса «зажигалку» выдаст надпись *CUPRA*, бампер с подобием диффузора и центральное расположение выхлопа.



Багажник запросто вместит несколько спортивных сумок, при этом двум пассажирам среднего роста не тесно в заднем ряду.



Профиль спортивных кресел удачен. Независимо от цвета машины, вставки на креслах, подголовниках и дверных панелях будут белыми.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ SEAT IBIZA CUPRA (1996–2013)

Модель	Годы выпуска	Двигатель	Разгон 0–100 км/ч, с	Максимальная скорость, км/ч
Ibiza Cupra II	1996–1999	бензиновый, 2,0i, 16 клапанов, 150 л.с.	8,3	216
Ibiza Cupra II, фейслифтинг	1999–2002	бензиновый, 1,8T, 20 клапанов , 156 л.с.	7,9	218
Ibiza Cupra III	2004–2008	дизельный, 1,9 TDi, 160 л.с.	7,6	223
Ibiza Cupra R III	2004–2008	бензиновый, 1,8T; 20 клапанов , 180 л.с.	7,3	229
Ibiza Cupra IV	2009–2012	бензиновый, 1,4T, 16 клапанов , 180 л.с.	7,2	225
Ibiza Cupra IV, фейслифтинг	2013– н.в.	бензиновый, 1,4T, 16 клапанов, 180 л.с.	6,9	228

кресло да пара педалей. Перед нами будущий хит? Ответ на этот вопрос в руках самой испанской компании.

Очевидно, что камнем преткновения для успешных продаж младшей «Ибицы FR» оказалась цена 919 900 руб., заметно превышающая стоимость уже названной «Фабии RS» (820 000 руб.) и сравнимая с ценой заряженной «Корсы OPC» (930 000 руб.). На фоне этих цифр страшно представить, сколько могут попросить за обновленную «Купру»! Или не страшно?

Не желая наступать второй раз на грабли, сеатовцы обещали придумать, как удержать цену новинки на адекватном уровне. Вероятно, уберут из линейки версию FR, но сохранят для «Купры» близкий ценник. По информации, полученной от представителей, такой вариант сейчас рассматривается. Ждем официального заявления в апреле!

***

...Тем временем горный серпантин начал распрямляться и вскоре превратился в кажущуюся бесконечной дорогу, на которой мощный двухколесный «литр» не оставил «Купре» никаких шансов. Вспомнит ли эту «Ибицу» мотоциклист? Весьма вероятно. Ну а мне бы сначала забыть... ЗР

АМЕРИКАНСКИЙ СПОРТИВНЫЙ ХАРАКТЕРНЫЙ

*Именно так мы расшифровали аббревиатуру обновленного кроссовера, чья российская презентация прошла совсем недавно. «Мицубиси-ASX» 2013 года для Европы собирают только в США. Машине добавили толику агрессивности – ее оценил **Максим Приходько**.*

Изменилась форма переднего бампера. Исчезла массивная пластиковая накладка. Решетка радиатора перестала быть похожей на трапецию из задачки по геометрии.


Прежняя модель.

Противотуманные фары слегка оттенены хромированной «ресничкой», сменившей прежний блестящий кругляш.

Механизм стояночного тормоза интегрирован в суппорт заднего колеса. Снижение массы составило 3,3 кг.

Дизайн заднего бампера переработан, в том числе форма и расположение катафотов.

В салоне – новая 7-дюймовая аудионавигационная система. Камера заднего вида проецирует картинку на дисплей. Для оперативной загрузки навигации в системе теперь есть слот для SD-карт.

Самый доступный ASX за 699 тысяч рублей комплектуется 1,6-литровым мотором мощностью 117 сил. Заявлен средний расход топлива 6,1 л/100 км. Привод передний, как и для мотора 1,8 л (140 л.с.). Сочетание 2-литрового мотора (150 л.с.) с полным приводом оценено дороже – от 960 тысяч.



Благодаря новой конструкции продольных рычагов и перенастроенной задней подвеске у машины снижены вибрации, ход стал плавнее.

Система полного привода почти такая же, как у «Аутлендера», но вместо трехпозиционной шайбы «4×4» здесь простая кнопка «вкл-выкл».



Строгую пластиковую обивку передних дверей теперь оттеняет хромированная полоска.





Рулевое колесо у машины 2013 модельного года от старшего брата – «Аутлендера». Нас уверяли, что оно легче, удобнее и эргономичнее.

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ РЕСУРС

ЗР! Инструкция на странице 22



Не покупаясь на щедро раздаваемый пиар, ***Дмитрий Федоров*** *изучал особенности специального экспедиционного пикапа «Фольксваген» под холодным солнцем зимнего Якутска. Фото автора*

Специально приглашенное лицо экспедиции «Путь северного волка» уроженец Брауншвейга Райнер Цитлоу совершенно не смущался, рассказывая о случившихся поломках: «Проблемы? Да, были кое-какие: сцепление заменяли, амортизаторы не выдерживали большим ям».

Мы сидим с ним в деревянной избе, интерьер которой – нечто среднее между этнографическим музеем и престижным рестораном Yakut Style, и поочередно макаем тонко нарезанную мороженую рыбу чир в блюдца с перцем и солью.

Райнер представился как опытный путешественник: на его счету немало рекордов протяженности пути, поставленных исключительно на автомобилях марки «Фольксваген». В их числе проезд по Панамерикане всего за 12 дней и маршрут от Мельбурна до Санкт-Петербурга, пройденный меньше чем за три недели. Местами эти трассы естественно прерывались непроходимыми джунглями, морями и океанами,– как их обход учитывался в общем времени пути, я, признаться, не спросил. Да и сами эти экзотичные и протяженные маршруты все-таки проходили большей частью по дорогам и более-менее обжитой местности. А нынешний пробег Москва – Петропавловск-Камчатский по сложности и непредсказуемости им не чета.

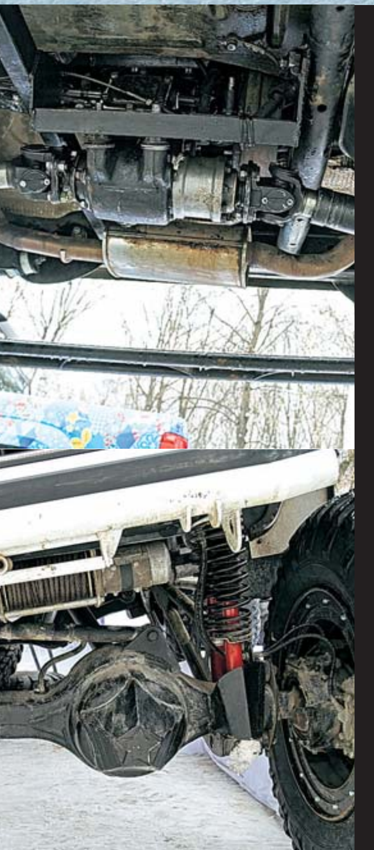
Да, большая его часть – до Якутска – уже преодолена, но ведь до сего момента машины шли по дорогам. Даже трасса «Лена» при всей ее кошмарности все же федеральная, хоть и с сезонными ограничениями. А вот после Якутска путешественников и их «амароки» ждет совсем иная стихия – вечная мерзлота, тундра и абсолютная неясность, как на колесной технике пробраться на Камчатский полуостров – потому что на конечном участке, от Анадыря, дорог нет.

Сейчас в экспедиции идут шесть машин. Три почти стандартные и три высоких «амарока» на шинах от БТР. Официальная версия их подготовки к экстремальному путешествию такова: доработка происходила на калужском заводе «Фольксвагена». Она верна лишь частично. В Калуге занимались тремя стандартными машинами – увеличили дорожный просвет на 60 мм, усилили защиту, поставили более жесткие пружины, добавили шнорхель. Но у них остались серийные 2-литровый турбодизель мощностью 156 сил, шестиступенчатая ручная коробка передач, полноприводная трансмиссия с понижающей передачей и подключаемым передним мостом. Эти машины дойдут в лучшем случае до Анадыря, а вот дальше двинутся «волки» – «амароки» на совершенно не немецкой ходовой части.

– А с чего вы взяли, что кулачковые самоблоки ненадежны? – Алексей Воробьев, отвечавший за подготовку «волков», смело бросает пикап в засыпанную снегом придорожную канаву. На секунду опешив, машина начинает загребать снег с удвоенной силой и быстро выбирается на поле.– Вот, как раз передний самоблок выручил. Мы уже давно с мостами от ГАЗ-66 работаем, проблем пока не возникало. Помните, были такие машины – «Нива-Леший», «УАЗ-Ратибор»? «Амарок» повторяет их концепцию.

«Мы» – это саратовская компания «Солитон», подготовившая «амароки» к заполярному рейду.

Только я пока не слыхивал, чтобы «нивы» и УАЗы на больших колесах с ходовой от военного грузовика несколько недель подряд могли идти при экстремально низких температурах там, где до этого вообще не появлялись колесные машины. Зато слышал от отслуживших в армии коллег, что те самые «шишигины» мосты с их хитрой кулачковой блокировкой – родовое проклятие



Дорожный просвет ограничен только редукторами мостов – 370 мм.

Раздаточная коробка поменяла свое местоположение и переехала в центр машины. Кстати, она не фольксвагеновская, а от ГАЗ-66.

Ход подвесок достигает 700 мм.

Ходовая часть представляет собой адскую смесь из мостов и полуосей ГАЗ-66, вазовских стоек, тормозов УАЗа и колес БТР-80.

Стойки установлены попарно. Сзади вдобавок усилены волговскими пружинами.





грузовика. Как проявят они свой строптивый характер, когда под колесами окажется липкий, рыхлый снег? Пока команда надеется только на пневматики низкого давления, которые везет в кузове. Настоящее бездорожье для «амароков» еще не началось, а ведь уже ясно, что стандартное сцепление не выдерживает нагрузок, как и двойные задние стойки от ВАЗ-2108, на которых здесь подвешены мосты.

На удивление мягко, прямо-таки облизывая неровности, пикап на колесах-ходулях проползает по полянке, на которую почему-то любят приезжать якутские молодожены в разряженных лентами «ленд-крузерах». Пропустив очередную процессию, выбираемся на укатанную тропу.

Очень непривычно, сидя в забитом походным имуществом легковом салоне, расходиться с идущим встречным курсом «Уралом» на почти одинаковой высоте. Продолжая беседу с Алексеем, я выясняю дальнейшие подробности переделки «Амарока»: раздатка от того же 66-го с измененными передаточными числами, новые карданные валы, дисковые тормоза УАЗа (только они удачно сопрягались со ступицами «газона»), дополнительный бак на 210 л. Кстати, его указатель вместе с тумблером переключения и клавишами дополнительной светотехники очень удачно поместился в нижней части консоли. Собственно, всё.

Не могу избавиться от мысли, что вся концепция автомобиля выглядит как-то слишком

по-любительски. Почему решили использовать не слишком надежные российские комплектующие, а не создать экспедиционный автомобиль – так, как делают это, скажем, в Исландии? Почему дорабатывали всё по месту, а не воспользовались широким набором специальных деталей? Довод, что российские узлы проще починить в пути, я не воспринимаю, ведь тот же двигатель и сцепление остались немецкими. Давайте посмотрим на эту ситуацию с другой стороны.

Для компании «Фольксваген» этот пробег – одно из ключевых звеньев гигантской пиар-компании официального поставщика автомобилей сочинской Олимпиады. Поэтому маршрут будет завершен любой ценой, просто потому, что иначе быть не может. В случае серьезных проблем помощь моментально придет по воздуху – в этом меня уверил Цитлоу. Здесь уже задействуют не авантюристический или коммерческий, а государственный ресурс. Так что сама конструкция автомобиля хоть и имеет значение, но далеко не такое важное, как если бы команда действовала в одиночку, без сильной поддержки сверху. Машины так или иначе финишируют, а Олимпиада стартует в точно назначенный срок. Вопрос только один: какими усилиями? Но в таких глобальных вещах промежуточные пункты не имеют значения, важен лишь конечный результат. ЗР



В заднем свесе топливный бак на 210 л – в дополнение к штатному на 80 л.

Стандартным «амарокам» изначально уготовано не дойти до финиша.



ВЫДЕРЖАН В СТИЛЕ

*Всю землю асфальтом не покрыть – машины 4×4 всегда будут в ходу. Поэтому на ГАЗе с удовольствием строят полноприводники. **Вячеслав Субботин** проверил в деле модернизированный «Садко» с новым ярославским дизелем.*

Полноприводник «Садко» – прямой наследник легендарного ГАЗ-66. Правда, узнать родственника в более современной машине непросто: кабина-то от рядового «газона». Но любой охотник, рыбак, егерь или солдат, едва бросив взгляд на возвышающийся над колесами кузов, вмиг определит: это тот самый сверхпроходимый отечественный вездеход. Но теперь с собственным, абсолютно новым 4,5-литровым 135-сильным дизельным мотором.

В ДИЗЕЛЬНОМ КРАЮ

Ярославский дизель ЯМЗ-530 (на «Садко» модель 53442) – точнее, семейство 4- и 6-цилиндровых моторов – сконструировали и собрали по всем законам мирового автопрома. Ярославцы, предприятия которых ныне принадлежат «Группе ГАЗ», сразу задались целью построить гамму агрегатов в расчете на довольно широкую линейку газовских машин: средне- и крупнотоннажных грузовиков, а также автобусов. Провели расчеты, создали образцы и заказали доводку конструкции одной из самых известных в мире инжиниринговых компаний – австрийской AVL.

Зарубежные инженеры похвалили наших за достойные экземпляры и за пару лет буквально вылизали мотор до наилучших кондиций. Показатели рабочего процесса на уровне мировых грандов – «Мерседеса», «Вольво», «Камминса». Насколько успешно горит топливо и сколько энергии переводится в работу – самое главное в любом двигателе.

Удельный расход топлива 200 г/кВт·ч – отменная величина, как, впрочем, и ровная высокая «полка» крутящего момента в 42,5 кгс·м в интервале от 1100 до 1900 об/мин. С такой характеристикой он потянет машину, даже если нагрузить ее раза в два больше положенного. Это было одним из требований заказчика.

Детали ярославского дизеля – предмет гордости разработчиков. Скажем, вся цилиндропоршневая группа от производителя номер один «Федерал-Могул». Топливная аппаратура – «Бош». Отливки блока и головки цилиндров – немецкой компании «Фриц Винтер». Вкладыши и клапаны – «Мале», шестерни и насос ГУРа – «Цанрад фабрик». Список можно продолжить.

Под семейство 530-х дизелей построили совершенно новый завод. Проект обошелся в 10 миллиардов рублей, но того заслуживает. Автоматизация доведена до 90%, персонал обучали за рубежом. Ведь очень высоки требования к сборке точно сопрягаемых деталей. Обоснование «простое»: мотор должен ходить без ремонта не меньше 700 000 км, а кроме того, соответствовать как существующим нормам Евро-4, так и, если потребуется, Евро-5 и -6. Ведь новые дизели будут востребованы не только в России, но и в мире, уверены эксперты «Группы ГАЗ».

Но прежний тарахтящий тракторный дизель ММЗ-Д245.7 в отставку не отправляют. У «минчанина» есть свои поклонники. Его довели до уровня норм Евро-4 и тоже предлагают для «Садко». Модель ГАЗ-33081 с минским мотором дешевле новинки с ярославским на 43 000 рублей.

КОРНЕВАЯ СИСТЕМА

Шасси «Садко» в основном такое же, как у ГАЗ-66. Конструкция функциональна, надежна и потрясающе живуча. Недаром ее без изменений делают почти 50 лет! Тем не менее модернизация пришлась впору. Под новый двигатель поменяли конструкцию рамы и усилили ее. Пятиступенчатая коробка передач наконец-то получила надежные двухконусные синхронизаторы, благодаря которым шестерни входят в зацепление мягко и четко, в одно касание.

Сцепление – фирмы «Сакс», давнего партнера ГАЗа по «Газели-Бизнес». Немцы тщательно подбирали характеристики под новый мотор и полноприводную трансмиссию. После сцепления очередь дошла и до подвески силового агрегата. «Анвис» выявил спектр колебаний и постарался опорами убрать большую их часть.

Потрудились над рулевым управлением. Старый механизм заменили полуинтегральным, со встроенным клапаном управления роторного типа. Выросла надежность узла, а крутить баранку сможет даже барышня. Современный мотор управляется электронной педалью газа, в новой комбинации приборов «электрические» спидометр и тахометр.

ЖИТЬ В ЛЕСУ

Последний раз я катался на «шишиге» в горах Красной Поляны. Там вовсю процветает колоритный местный бизнес – джипинг, горное сафари. Катают разморенных туристов по горам и ущельям так, чтоб дух захватывало. 66-й вне

Высокий крутящий момент мотора позволил уменьшить передаточное число главной пары с 6,83 до 5,125.





ГАЗ-33088 «Садко»

РАЗМЕРЫ:	
длина×ширина×высота, мм	6250×2340*×2570**
Колесная база, мм	3770
Колея спереди/сзади, мм	1820/1770
Дорожный просвет, мм	315
Радиус поворота, м	11
Грузоподъемность, кг	2000
Расход топлива при 80 км/ч, л/100 км	18,8
Максимальная скорость, км/ч	97

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный ЯМЗ-53442 (Евро-4) с турбонаддувом, Р4; 4,43 л, степень сжатия 17,5; 99 кВт/134,5 л.с. при 2300 об/мин, 417 Н·м при 1200–2100 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная, раздаточная коробка с понижающей передачей, передний мост подключаемый, 5-ступенчатая коробка передач, в мостах дифференциалы повышенного трения.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – зависимые, на рессорах, тормоза – барабанные, с ABS.

**По платформе. **По кабине.*

«Садко» довольно резво набирает ход: до 60 км/ч за 13,9 с, до 80 км/ч за 18,3 с.

конкуренции. Поэтому, сев за руль «Садко», не отказал себе в удовольствии проделать пару трюков сочинских наездников.

Машина лихо взлетает на песчаный бугор, покрытый полуметровым снегом, и рушится вниз. «Садко» подбрасывает бампером снежный вал, подпрыгивает, уверенно встает на колеса и снова бодро гребет по целине. Моя спутница Люба Петрова, сотрудник дирекции по развитию ГАЗа, даже не ойкнула. «Русские горки» здесь не так пугают, как в 66-м: кабина с капотом, сидишь за передней осью и подбрасывает невысоко.

«Для «Садко» это семечки», – улыбается Люба и советует с опушки ринуться в лес: на нехоженых тропах полноприводник будет в своей стихии. Я нырнул в чащу в первом же удобном окне, заблокировав межосевой дифференциал и включив пониженный ряд в РК. Скорость упала, но прорывная мощь «Садко» возросла. Дифференциалы кулачкового типа в мостах работают на бездорожье в правильном алгоритме – колеса крутятся короткими рывками. Когда стало совсем тяжело, только на блокировки и был расчет. Думал уже спустить шины – прямо из кабины, здесь есть мощная централизованная подкачка, – но мотор и слаженная трансмиссия справились и без сброса давления. А ведь есть еще одна знатная опция – механическая лебедка. С такой не страшно продираться даже сквозь бурелом.

На асфальте «Садко» оказался вполне прытким снарядом. Сотню набирает быстро, в поворотах, несмотря на измененные усилия на руле, чувствует реакцию дороги.

Но главная удача нового «Садко» – дизель. Уверенная тяга в любых условиях и на любой передаче возникает с первых метров дистанции. Хорошее качество: переключаться с такой моментной «полкой» приходится нечасто (в тяжелых условиях бывает не до того, только успевай рулить). Говорят, у этого дизеля скромный аппетит. Для внедорожника тоже весомый аргумент: заправок в лесу не встретить.

За цену в миллион или чуть больше «Садко» будет востребован не менее родителя – ГАЗ-66. Важно, что «газон» не растерял боевых качеств и по-прежнему выдержан в стиле настоящего вездехода. ЗР

Приборная панель новая, от девяти циферблатов рябит в глазах. Без штурмана с первого раза не управиться.

Поначалу посетовал на клеевое крепление фонаря: ветки в лесу его сшибают. Но оказалось, это к лучшему: фонарь повис на проводах и остался цел.

ЯМЗ-530 – новое поколение ярославских дизелей.

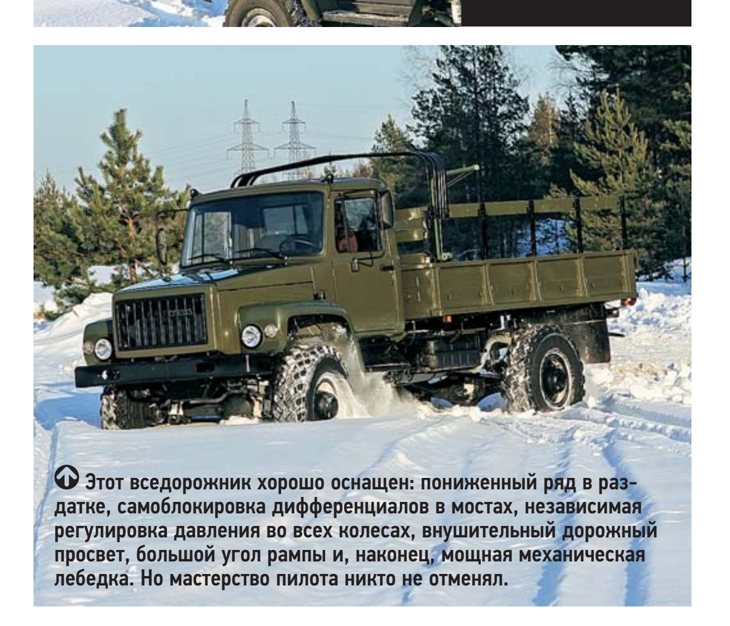


Хомуты, шланги и даже трубки – от мировых поставщиков. Всё для надежности и большего ресурса.

Вместо четырех батарей по 55 А·ч теперь две по 110. Они легче и занимают меньше места.

Забираться в машину по-прежнему удобно лишь акробатам. В кабину тело приходится вбрасывать: ухватиться не за что.

Ресурс нового мотора обещают до 700 000 км. Гарантию дают 2 года или 100 000 км. Межсервисный пробег – 15 000 км.



Этот вседорожник хорошо оснащен: пониженный ряд в раздатке, самоблокировка дифференциалов в мостах, независимая регулировка давления во всех колесах, внушительный дорожный просвет, большой угол рампы и, наконец, мощная механическая лебедка. Но мастерство пилота никто не отменял.

*Решетка радиатора, похожая на зубья ковша экскаватора, два типа высокой рамы, новые двигатели. **Максим Сергеев** считает: новой машине по плечу грандиозные стройки.*

СТРОИТЕЛЬНАЯ СМЕСЬ

Mercedes-Benz Arocs 4151 8×4/4 Loader

РАЗМЕРЫ:	
длина×ширина×высота, мм	8770×2550×3540
Колесная база, мм	3700
Диаметр разворота, м	17,4
Допустимая нагрузка на переднюю/заднюю тележку, кг	15 000 (7500 + 7500)/26 000 (13 000 + 13 000)

ДВИГАТЕЛЬ: ОМ 471 (Евро-6), дизельный, рядный, 12,8 л, степень сжатия 18; 510 л.с. при 1800 об/мин; 2400 Н·м при 1100 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: автоматизированная 12-ступенчатая.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – рессорная, со стабилизатором поперечной устойчивости/рессорная; тормоза – дисковые вентилируемые, с ABS и EBD.



Почти половина всех используемых в строительстве автомобилей работает непосредственно на стройплощадках, около трети доставляют оборудование и материалы, а еще 15% подвозят бетон. Семейство «Арокс», естественно, стремится занять лидирующие позиции на всех трех направлениях.

Самая выразительная деталь внешности – решетка радиатора, но если ее закрыть, то «Арокс» будет похож на своих братьев по имени «Актрос» и «Антос». У «строителей» узкие (2,3 м) и широкие (2,5 м) кабины, причем как в коротком варианте, так и в длинном. Всего семь типов кабин в 14 исполнениях. Добротный и функциональный интерьер практически не отличается от того, что привычно в кабинах «Актроса» и «Антоса».

ШАССИ

Главное отличие от магистральных машин – в раме: в форме, высоте лонжеронов и длине свесов. Рамы изначально проектировали «плоскими», чтобы упростить работу конструкторам кузовов и прочих надстроек. Хорошее решение, поскольку не возникает нужды переделывать шасси для перевозки строительных материалов, а прежде приходилось.

Узкую раму с большим количеством поперечин предлагают для тяжелых условий работы: такая конструкция гораздо жестче на изгиб и кручение. Широкую – для седельных тягачей и машин, работающих в более мягком режиме.

Толщина лонжеронов – 7–9 мм.

Для такого количества модификаций есть и соответствующие подвески. Они могут быть как рессорными, так и пневматическими (двух- или четырехбаллонные). Правда, инженеры «Даймлера», в отличие от «Вольво тракс», пока не идут на эксперименты с независимой передней подвеской, считая такое


Интерьером «Мерседес-Арокс» почти не отличается от «Антоса» или «Актроса».

решение неэффективным и преждевременным.

Что же касается количества осей, колесных формул и типов привода, тут разнообразие поражает. Можно заказать привод на две, три, четыре оси… Или полноприводный вариант: с механической трансмиссией (с жестко подключаемым передним мостом) или с гидрообъемной – такой вариант экономит до 500 кг снаряженной массы.

МОТОРЫ

Двигатели ОМ 936 (7,7 л), ОМ 470 (10,8 л) и ОМ 471 (12,8 л) уже известны по «Антосу», но есть в арсенале «Арокса» и новый – 15,6-литровый ОМ 473. Мотор с турбокомпаундом развивает в самой мощной версии до 625 л.с. И это не только много-много «лошадей», – гораздо важнее, что 90% крутящего момента (2600–3000 Н·м, в зависимости от исполнения) доступны с самых низов: 900–1400 об/мин.

У мотора ОМ 473 три варианта мощности: 517, 578 и 625 л.с. Позже его можно будет заказать и для флагманского «Актроса». Изначально все двигатели строили под требования будущего стандарта Евро-6. Тем не менее весьма вероятно, что компания впоследствии адаптирует эти моторы к более низкому классу экологических требований.

Отдельной гордостью мерседесовцев стал новый двухступенчатый моторный тормоз. По утверждениям конструкторов, аналогов по тормозной мощности новым моторам нет. Впрочем, доступен и трансмиссионный ретардер.

КОРОБКИ

Впервые на строительной технике в качестве базового оборудования предлагают автоматизированные мерседесовские коробки передач «Пауэршифт 3»: 8-, 12- и 16-ступенчатую. В зависимости от типа автомобиля новый «Арокс» оснащают программами мощностного или внедорожного управления трансмиссией либо, опционально, другими необходимыми программами. Каждая из них имеет три рабочих режима трансмиссии. Стандартный режим (в том числе функция экономичного движения) позволяет поддерживать экономичный стиль вождения при эксплуатации на обычных дорогах. Ручной режим облегчает контроль над автомобилем в условиях сильного бездорожья. Естественно, есть и режим «раскачки», столь актуальный в условиях скользких покрытий.

За дополнительную плату доступна обычная механическая коробка передач – 9- или 16-ступенчатая.

В общем, «Даймлер» вывел на рынок новое семейство с самыми широкими возможностями, максимально учитывающее конкретные нужды перевозчиков. Другой вопрос, что столь узкая специализация в России, например, скорее минус: труднее будет продать машину на вторичном рынке. Но главная цель достигнута – такой гигант, как «Мерседес», накрыл рынок огнем главного калибра. Поскольку 40% продаваемых во всем мире грузовиков – это строительные машины, конкурентам впору начать беспокоиться. ЗР

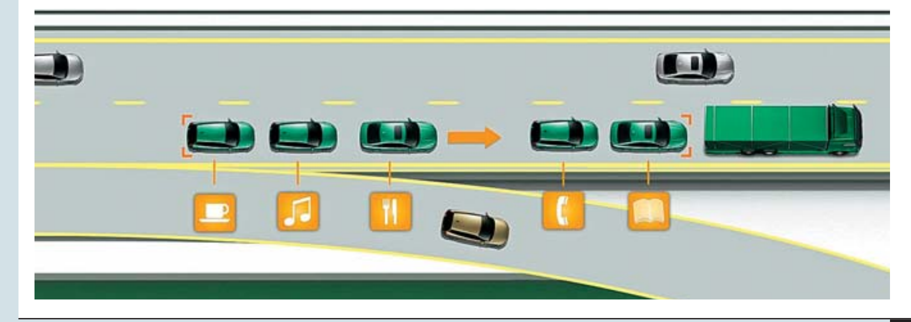

Впервые на строительной технике автоматизированные 8-, 12- и 16-ступенчатая коробки передач вошли в базовую комплектацию, а 12- и 16-ступенчатая механические – в списке опций.


Новый 6-цилиндровый 15,6-литровый дизель ОМ 473 с турбокомпаундом выдает 517–625 л.с. и 2600–3000 Н·м в широком диапазоне оборотов. Вскоре его предложат и для флагманского «Актроса».


Плоская рама с высокими усиленными лонжеронами – главное отличие строительных шасси от остальной грузовой линейки. Она рассчитана на наибольшее количество вариантов надстроек.


У внедорожных версий защитой прикрыта вся силовая линия. Бампер стальной и тоже силовой. Подножки откидывающиеся как спереди, так и сбоку.

В КОЛОННУ СТАНОВИСЬ!



Проект SARTRE (SAfe Road TRains for the Environment – автопоезда, безопасные для окружающей среды), на который в Евросоюзе за три года потратили 6,4 млн. евро, успешно завершен. Напомним идею: для повышения безопасности и топливной экономичности формируются автоколонны из пяти – восьми автомобилей. Ведущим выступает автобус или грузовик, который, посылая радиосигналы, управляет следующей за ним вереницей. Получается, что сидящий за рулем первой машины ведет всю колонну. Другие водители временно становятся пассажирами и могут перекусить, посмотреть кино и даже вздремнуть. Система вполне работоспособна, но скорого появления организованных колонн на дороге ждать не стоит. Хотя бы потому, что Венская конвенция запрещает одному человеку управлять одновременно несколькими автомобилями. Чтобы утрясти юридические формальности, странам ЕС потребуется не один год.

ПОДМАЖЕШЬ И ПОЕДЕШЬ

«Скания» приготовила российской сборной по биатлону подарок к Олимпиаде-2014 – 420-сильный двухосный тягач с полуприцепом, специально сконструированный для специалистов, готовящих лыжи. Внутри индивидуальная подсветка рабочих зон, усиленная вентиляция, центральное кондиционирование воздуха и подогрев, а также тепловые пушки над дверями. Верстаки закреплены на полу замками, используемыми в авиации, – при необходимости их можно передвигать. На стенках – ниши и кронштейны для крепления более чем 100 пар лыж. Есть даже комната отдыха с телевизором и кухня.





ПЯТЬ С ПЛЮСОМ

К лету 2013 года Московская область получит автобусы большого класса ЛиАЗ-5292 экологического стандарта EEV (Евро-5+). Низкопольные машины оснащены газовыми двигателями MAN, автоматической коробкой передач и мостами ZF. В специальную комплектацию входят усиленная шумоизоляция, защита моторного отсека, модернизированное отопление и новая оптика головного света. Автобусы оборудованы аппарелями, местами для инвалидов-колясочников и кнопками вызова водителя. В кабине и салоне шесть видеокамер, контролирующих мертвые зоны. С 2005 года ЛиАЗ поставил в разные регионы России 600 автобусов экологических стандартов Евро-4 и EEV (Евро-5+).

ОТКЛЮЧИМ МОСТ НА «СОБОЛЕ»

На выставке «Вездеход»-2013 «Группа ГАЗ» показала «Соболь-Бизнес 4×4» с подключаемым передним мостом. Привод «парт тайм» впервые реализован на этих машинах. Прежде у «Соболя» была примерно такая же схема, как в «Ниве», – с постоянным приводом всех колес. Но минивэну, колесящему в основном по асфальту, лучше отключать передний мост: меньше расход топлива, ниже уровень шумов и вибраций, выше ресурс узлов трансмиссии. Есть еще положительные изменения в ходовой части: в задний мост вмонтировали хорошо зарекомендовавшую себя электрическую блокировку ELocker американской компании «Итон», а в приводе передних колес карданные шарниры заменили ШРУСами.

Как обещают на ГАЗе, в серию «Соболь-Бизнес 4×4» с приводом «парт тайм» пойдет этим летом.





WE HAVE NO LIMITS

нам нет преград

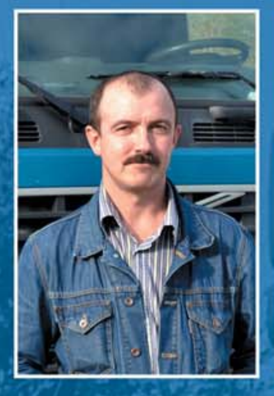
Уже несколько лет грузовые шины КАМА серии N колесят по нашим дорогам. За это время было проведено множество испытаний в сложнейших дорожных условиях, которые доказали, что народ сделал правильный выбор - цельнометаллокордные шины КАМА - и теперь ему есть, что сказать о них:











г. Ярославль
Пластинин Владимир Александрович, механик ООО «Росагро»:

«… При выборе шин мы учитываем цену и ходимость. По этим критериям нас устраивает шина ЦМК КАМА. Устанавливаем их на переднюю и ведущую оси. Отдаем предпочтенье ЦМК КАМА потому, что качество не уступает импортным аналогам. А цена гораздо ниже. На сегодняшний день эти покрышки у нас прошли около 100 000 километров. Хотим попробовать донарезку, если будет что донарезать.
Производителям желаю не повышать цены и не ухудшать качество.
Всем перевозчикам рекомендую шины ЦМК КАМА потому, что выгодно!»


г. Альметьевск
Кириченко Константин Павлович, генеральный директор
ОАО «Альметьевский ПОПАТ»:



«… В условиях рыночной экономики для любого предприятия основной приоритетной задачей является экономия средств. Шины КАМА позволяют значительно снизить затраты, так как при равных условиях пробега и качества, например, по шинам КАМА затраты на 100 километров составляют 9 рублей, на шины иностранного производства от 13 рублей и выше. Для транспортных предприятий рекомендую шины КАМА серии N».



г. Ярославль
Пестеров Сергей Николаевич, специалист технического отдела ОАО «ЯПАТП-3»:

«… Наше предприятие занимается пассажирскими перевозками, в автопарке более 100 автобусов различных марок. Совсем недавно предприятие приобрело шины нижнекамского шинного комплекса, на сегодняшний день они прошли около 100 000 километров, износ составил 20%. При эксплуатации шин ЦМК КАМА мы убедились в том, что покрышка обладает высокой ходимостью, устойчивостью на любом дорожном покрытии. Она ничуть не уступает импортным аналогам, а по цене гораздо дешевле. Очень хочется пожелать производителям выпускать универсальную ЦМК шину КАМА, поскольку сейчас они разделяются на шины для передней и задней оси.
Рекомендую пассажирским перевозчикам шины КАМА серии N».

www.td-kama.com
www.kamatyres.com
8-800-100-12-72
звонок по России бесплатный

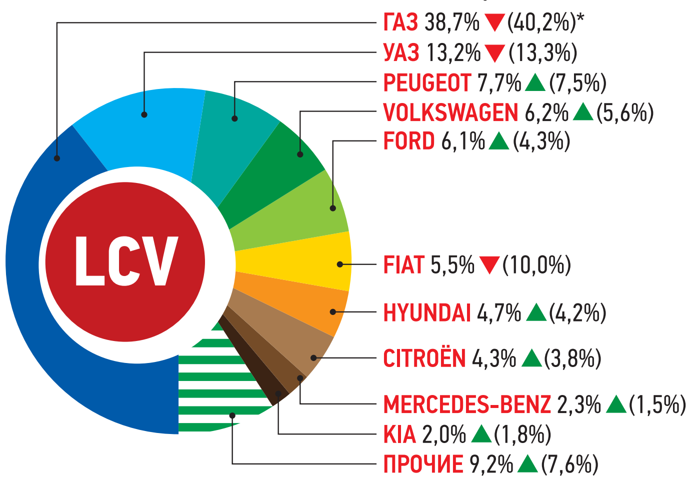
ПОГРУЗИЛИ И ПОЕХАЛИ!

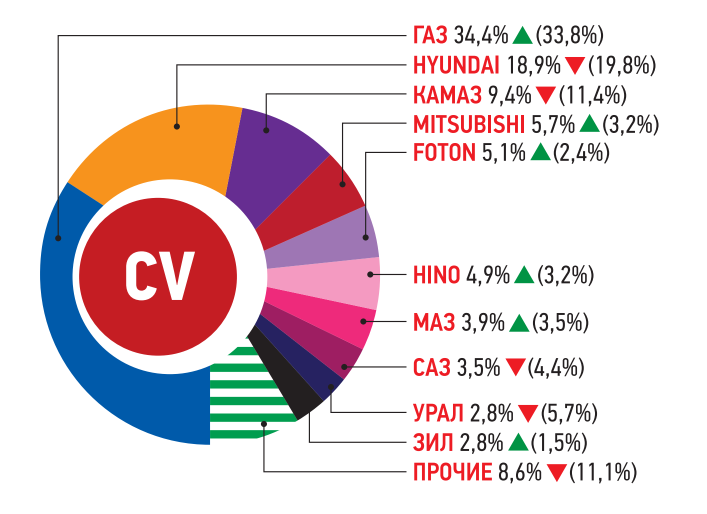
Эта вроде бы второстепенная новость на самом деле дорогого стоит: в прошлом году в России выросли продажи коммерческого транспорта всех типов. Реализация легких развозных грузовиков (LCV, до 3,5 т) увеличилась на 2,7% – до 179,7 тыс. машин. Российский рынок LCV показывает устойчивый рост третий год подряд. При этом структура продаж легких коммерческих автомобилей существенно не изменилась: по итогам 2012 года отечественные марки заняли две трети рынка – 67,8%, оставшиеся 32,2% пришлись на иномарки.

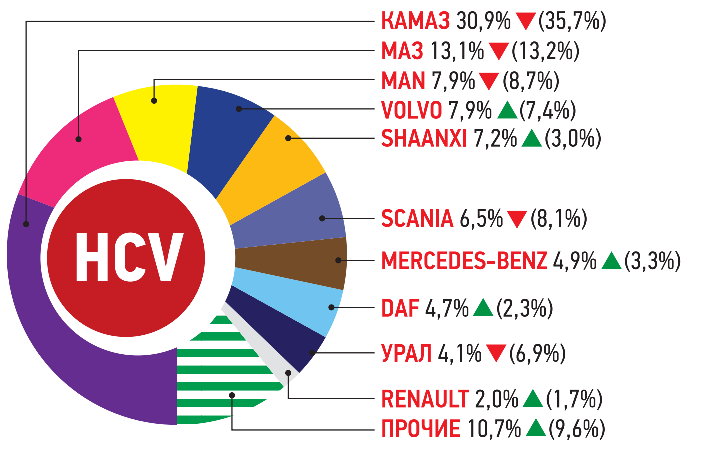
Что особенно интересно и показательно, продажи средних и тяжелых грузовых автомобилей суммарно выросли на 13,4% и достигли 138 тыс. шт. При этом сегмент средних грузовиков (CV, полная масса до 16 т) прибавил в прошлом году 3,6% (36 тыс. шт.). Что касается сегмента тяжелых грузовиков (HCV, полная масса больше 16 т), в 2012 году он вырос на рекордные 17,4% и составил 102 тыс. машин. Конечно, тут сыграл свою роль утилизационный сбор (для такой техники он может достигать 1,9 млн. руб., поэтому многие компании постарались обновить парк до сентября 2012 года). Но главная причина иная: в стране снова стали развиваться крупные строительные и инфраструктурные проекты, увеличивается объем перевозок, для чего и потребовалась новая техника. Значит, экономика растет! ЗР

Всего в 2012 году было зарегистрировано чуть более 330 тыс. новых коммерческих автомобилей. Большую часть рынка (59%) занимают легкие коммерческие авто, 30,6% приходится на сегмент HCV, 10,8% – на CV.









*В скобках – процент рынка в 2011 году.


бизнес-издание
рейс
издательство
За рулем
журнал для специалистов, руководителей и владельцев автотранспортных предприятий
112175
рейс
СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ
журналы
«За рулем»
+
«Рейс»
в одном комплекте
Подписка
Каталог ОАО «Агентство «Роспечать» индекс 81154;
Каталог «Почта России» индекс 12759
ИЗВЕЩЕНИЕ
Форма № ПД-4
ООО «Торговый Дом «За рулем» ИНН 7708546590
получатель платежа
р/сч №40702810438290108462 в Стромынском
отделении №5281/1600 Сбербанк России г. Москва
(наименование банка,
к/сч № 30101810400000000225, БИК 044525225
другие банковские реквизиты)
Ф.И.О.
адрес плательщика
Вид платежа
Дата
Сумма
Подписка на журнал Рейс
(код 01018)
Кассир
Плательщик
Квитанция
ООО «Торговый Дом «За рулем» ИНН 7708546590
получатель платежа
р/сч №40702810438290108462 в Стромынском
отделении №5281/1600 Сбербанк России г. Москва
(наименование банка,
к/сч № 30101810400000000225, БИК 044525225
другие банковские реквизиты)
Ф.И.О.
адрес плательщика
Вид платежа
Дата
Сумма
Подписка на журнал «Рейс»
(код 01018)
Кассир
Плательщик
Как оформить подписку на журнал «Рейс»
1 Заполните печатными буквами Ваш адрес (индекс, город, область, район, улицу, дом,квартиру);
2 Впишите полностью Вашу фамилию, имя, отчество;
3 В графе «Дата» укажите дату оплаты;
4 Стоимость подписки внесите в графу «Сумма»
на 3 месяца – 300 руб.
на 6 месяцев – 600 руб.
на 12 месяцев – 1200 руб.
5 Оплатите в любом отделении Сбербанка или на почте.
Также Вы можете сделать заказ по телефону
(495) 545-0616
(495) 223-2395 (круглосуточно)
через интернет по адресу
http://shop.zr.ru
по электронной почте
kormilceva@tdzr.ru
Внимание!
Квитанция заполняется только физическими лицами
Доставка осуществляется только по России
Важно!
После оплаты подписки обязательно сообщите нам о факте оплаты – укажите дату и сумму подписки, ФИО, номер платежного документа или вышлите копию квитанции
✓Оформление подписки на журнал «Рейс» осуществляется через нашего распространителя ООО «Торговый дом» «За рулем», реквизиты которого указаны в квитанции».
Реклама

В ближайшее время планируют ограничить наличные платежи.

с 2014 года можно будет купить за наличные товар стоимостью **до 600 тысяч,** а с 2015 года – до 300 тыс. руб. Значит, покупку автомобиля придется оплатить банковской картой либо перечислив деньги по безналичному расчету. Ничего страшного в этом нет, особенно если вспомнить, что половина машин в России продается в кредит. Единственное, чем должен в таком случае озаботиться Минфин, – запретить автосалонам брать комиссию за безналичные платежи (сегодня она составляет 1–2%).

Первый зампред правительства РФ Игорь Шувалов дал поручение разработать комплекс мер по эксплуатации зимней резины; он должен вступить в силу 1 января 2015 года. В документе должно быть учтено, что зимний сезон в разных регионах страны начинается и заканчивается в разное время.





Скоро водители увидят новые дорожные знаки на желтом фоне. Цвет говорит о том, что знак установлен временно. «Времянки» могут выполнять самые разные функции – например, ограничивать скорость, предупреждать о сужении полотна или дорожных работах.







С НАЧАЛА ПРОШЛОГО ГОДА *действует закон, по которому все новые автобусы и грузовики должны оснащать тахографами. Теперь власти решили сделать послабление для муниципального транспорта. Законотворцы считают, что можно заменить тахографы приборами ГЛОНАСС, сэкономив тем самым бюджетные средства. Соответствующий проект уже внесен на рассмотрение в Думу.*

ДЕРЖИТЕ ВОРА!

В столице стали чаще угонять автомобили. Ежедневно в Москве исчезает 45–50 машин, в Московской области 15-16. Всего же за прошлый год, по данным начальника Главного управления МВД РФ по Москве Анатолия Якунина, количество краж транспортных средств выросло на 4%. На долю столицы приходится 23% всех угонов в стране. Даже пойманные, угонщики зачастую отделываются легким испугом, если их обвиняют по ст. 166 УК РФ («Угон без цели хищения»): им грозит лишь условное наказание или денежный штраф. В ближайшие месяцы депутаты Госдумы обещают вовсе исключить эту формулировку из кодекса, а за угон назначить минимальный срок 5 лет. Не исключено, что будет введено и уголовное наказание за кражу автомобильных номеров – до 2 лет или штраф до 200 тыс. руб.



В свежем ежегодном рейтинге, подготовленном к Всемирному экономическому форуму – 2013 в Давосе, Россия заняла 136-е место по качеству автомобильных дорог. Из стран бывшего СНГ хуже позиции лишь у Украины (137-е место) и Молдовы (последнее, 144-е). Первенство, как и в прошлом году, у Франции.

Четырехместная кабина, шесть ведущих колес, пять дифференциалов с блокировками и 5,5-литровая 536-сильная «восьмерка» с двумя турбонаддувами – таков самый грозный из всех «гелендевагенов» «Мерседес-Бенц G 63 AMG 6×6». Прообразом послужил военный G 320 CDI для австралийской армии. Вседорожник планируют выпускать ограниченной серией на австрийском заводе «Магна-Штайр».





МЫ – ЛИДЕРЫ!

На конкурсе «Тираж – рекорд года» – 2012 журнал «За рулем» уверенно одержал двойную победу: в номинациях «Общероссийский журнал» и «Автомобильное издание». Среднегодовой тираж «За рулем», по данным «Национальной тиражной службы» (первая в России независимая некоммерческая организация по контролю за тиражами и распространением периодических изданий), составил 416 134 экземпляра. Ближайшие конкуренты среди печатных автомобильных СМИ значительно отстали – их тиражи меньше в среднем в 3,7 раза.

«ШЕВРОЛЕ-КАПТИВА» ОСВЕЖИЛИ:

новый передний бампер, решетка радиатора и угловатые выхлопные трубы под светодиодными фонарями. Войти в машину можно без ключа, мотор пускается кнопкой – если, конечно, в кармане лежит карточка доступа. Сиденья могут быть даже кожаные, количеством до семи. Задние кресла снабдили, с оглядкой на передние, подогревом. А в жару пассажирам поможет двухзонный климат-контроль.

начинка прежняя





ЕЩЕ ОДНО ОТКРЫТИЕ

Когда в Детройте представляли купе «Шевроле-Корвет Стингрей С7», уже было известно: кабриолет на его базе практически готов. И вот теперь можно пощупать его мягкий верх. Пламенный 6,2-литровый мотор V8 мощностью 450 л.с. (крутящий момент 610 Н·м) делает его сильнейшим среди серийных «шевроле». Разгон до сотни занимает менее 4 с. А ведь обещают и форсированные версии, мощнее полутысячи «лошадей». Чтобы водителю было проще укротить такой табун, предусмотрено несколько режимов ассистента Driver Mode Selector: «погода», «эко», «тур», «спорт» и «трек». У каждого свои настройки двигателя, подвески, выпускной системы и управляющей электроники.

НЯНЬКА В БОЛОТНЫХ САПОГАХ

Такое прозвище по праву может носить новый «СанЙонг-Родиус» – большой семейный автомобиль с задатками вседорожника. Под таковыми подразумеваются пристойный дорожный просвет (185 мм) и полноприводная трансмиссия с понижающей передачей. Трехметровая колесная база обеспечила простор в салоне; второй и третий ряд складываются, превращая автобус в грузовик. В Женеве представили второе поколение минивэна. К нам будут поставлять автомобили в 7-местном варианте с 2-литровым 149-сильным дизелем или 3,2-литровым бензиновым двигателем мощностью 220 л.с. Привод – на заднюю ось или на обе, коробки – 6-ступенчатая механика или 5-ступенчатый автомат.



45% экономии топлива

«ЧЕРОКИ» ПОКАЗАЛ ЛИЧИКО

Он сделал это на автосалоне в Нью-Йорке. А собирать машину будут в Толедо, штат Огайо. Поскольку салон откроется 29 марта, когда наш журнал уже напечатают, мы не успеем сообщить вам подробности, за исключением заявленной экономии топлива в 45% по сравнению с сегодняшним «Джипом-Чероки». Интересно, в чем подвох. Сократить расход вдвое, ничего не потеряв, невозможно. Впрочем, скоро узнаем. А пока любуйтесь новинкой. Внешность изменилась заметно, но узнаваемость дизайнеры «Фиата» сохранили.

Автолюбителю на заметку

Как только ни называет автолюбитель своего «железного коня» — и ласточкой, и красавицей, и трудягой. Кто-то придумывает смешные клички, и, что скрывать, почти все мы с любимой машиной время от времени разговариваем. И чтобы она прослужила долго и не доставляла хлопот, о ней нужно заботиться с момента покупки, используя только самые лучшие продукты для сервисного обслуживания. Сегодня смазочные материалы — это многокомпонентные технические жидкости, сбалансированные по химическому составу, от которого зависит надежность защиты узлов автомобиля и его долговечность. Но среди обилия моторных масел рядовому автолюбителю сориентироваться непросто. Попробуем более детально разобраться в этом вопросе.

НОВИНКИ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ

Не так давно компания «Газпромнефть – смазочные материалы» вывела на рынок автомобильные масла под брендом «Газпромнефть». Продуктовая линейка нового бренда насчитывает более 60 наименований. Помимо основной линейки моторных масел для бензиновых и дизельных двигателей, компания производит масла для двигателей, работающих на природном газе, для двухтактных двигателей, трансмиссионные масла, сервисные продукты, пластичные смазки и технические жидкости (тосол, антифриз, тормозная жидкость).

Новые масла предназначены для надежной защиты двигателей легковых автомобилей импортного и отечественного производства. Улучшенные свойства масел позволяют рекомендовать их как для новых автомобилей, так и для автомобилей с пробегом. Ассортимент продукции включает синтетические, полусинтетические и минеральные масла трёх серий — Premium, Super и Standard. Несмотря на то, что новинки поступили в продажу совсем недавно, уже сейчас большую популярность получили синтетическое масло Gazpromneft Premium 5W-40 и полусинтетика Gazpromneft Super 10W-40. Это всесезонные универсальные масла, которые отлично подходят для российского климата.

ОКНО В ЕВРОПУ

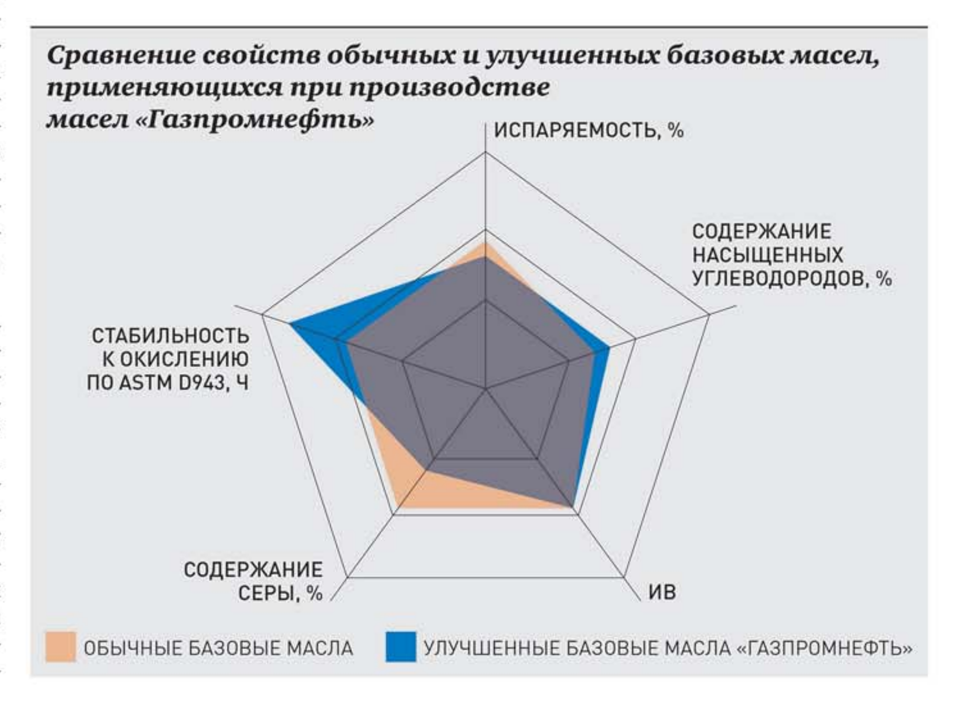
На протяжении 5 лет «Газпромнефть – смазочные материалы» активно инвестировала значительные средства в развитие собственной производственной базы, а также в приобретение современных технологий, позволяющих производить продукты, отвечающие самым жестким требованиям автомобильных производителей. В 2009 году у компании Chevron был приобретен итальянский завод по производству смазочных материалов, на котором начался выпуск продукции, ориентированной на европейских потребителей. Вместе с производственной площадкой в компанию вошел высокопрофессиональный опытный коллектив и современные технологии производства смазочных материалов. А в 2012 году, после ввода в эксплуатацию нового комплекса фасованных масел на Омском заводе смазочных материалов, современные европейские технологии начали использоваться при производстве масел «Газпромнефть».

СОВРЕМЕННОЕ ПРОИЗВОДСТВО

В настоящий момент Омский комплекс фасованных масел — это самое современное отечественное производство, оснащенное высокопроизводительным оборудованием итальянских и немецких компаний. Используемые высококачественные базовые масла позволяют производить готовые продукты с повышенной стойкостью к окислению, низкой испаряемостью, высоким индексом вязкости, пониженным содержанием серы. Автоматизация производства обеспечивает возможность сверхточной дозировки компонентов при изготовлении продуктов, что, в свою очередь, обеспечивает стабильность качества серийной продукции. Современная система обслуживания трубопроводов исключает смешение разных сортов масел, обеспечивая оперативное производство более 350 наименований продукции.

Благодаря использованию новейших компонентов и современных технологий производства, моторные масла «Газпромнефть» обладают увеличенным сроком службы и улучшенными моющими и антикоррозийными свойствами. Они могут быть использованы в широком диапазоне температур, обеспечивая надёжную защиту двигателя в течение всего периода их применения. Ещё одно немаловажное для потребителя преимущество — это доступная цена, даже в сравнении с традиционными отечественными продуктами.

Сравнение свойств обычных и улучшенных базовых масел, применяющихся при производстве масел «Газпромнефть»



ПРЕИМУЩЕСТВА

Новые технологии производства масел «Газпромнефть» отвечают самым современным требованиям известных во всём мире автоконцернов. Высокое качество продукции подтверждено одобрениями ведущих автопроизводителей, в том числе Mercedes-Benz, Volkswagen, «АВТОВАЗ» и другими.

Потребитель без труда узнает масло «Газпромнефть» по современной стильной упаковке, разработанной известным итальянским ателье автомобильного и индустриального дизайна Giugiaro Design. Это название знакомо многим автолюбителям, особенно поклонникам итальянской школы автодизайна. Помимо эргономичности, канистра обеспечена и защитой от подделок благодаря защитному кольцу на крышке и фольге, запечатывающей горловину. Доступность продукции «Газпромнефть» в любой точке России обеспечивает не только приемлемая цена при безупречном качестве, но и 75 региональных партнеров, осуществляющих прямые поставки в магазины и сервисные центры.

«Мы производим качественные продукты для полного цикла обслуживания автомобиля — от первой заливки до постгарантийного сервиса. Осваивая новые сегменты рынка, мы ставим перед собой задачу создания высокотехнологичных продуктов. Вывод на рынок продуктовой линейки моторных масел «Газпромнефть» — очередной шаг именно в этом направлении. Уверен, что наш новый бренд займет достойную нишу на рынке и будет востребован российскими автолюбителями. Для этого мы уделяем большое внимание качеству, стоимости, удобству в использовании и доступности нашей продукции», — отметил генеральный директор компании «Газпромнефть – смазочные материалы» Александр Трухан.





Gazpromneft Premium

SAE: 5W-40, 10W-40

Одобрения/соответствия (Gazpromneft Premium 5W-40):
API SM/CF, ACEA A3/B4, MB 229.3, VW 502 00/505 00, Porsche A40, Renault RN 710/700.

Одобрения/соответствия (Gazpromneft Premium 10W-40):
API SL/CF, ОАО «АВТОВАЗ», ОАО «ЗМЗ» (Евро-3), Сертифицировано ААИ.

Применение: Новые отечественные и зарубежные автомобили.

Синтетическое моторное масло Gazpromneft Premium 5W-40 предназначено для применения в бензиновых и дизельных двигателях импортных и отечественных легковых автомобилей, легких грузовиков и микроавтобусов (с турбонаддувом и без), где рекомендованы смазочные материалы эксплуатационного класса API SM/CF (или более ранних спецификаций) или ACEA A3/B4 и соответствующего класса вязкости SAE 5W-40.

Полусинтетическое моторное масло Gazpromneft Premium 10W-40 предназначено для применения в бензиновых и дизельных двигателях импортных и отечественных легковых автомобилей, легких грузовиков и микроавтобусов (с турбонаддувом и без), где рекомендованы смазочные материалы эксплуатационного класса API SL/CF (или более ранних спецификаций) и соответствующего класса вязкости SAE 10W-40.

Gazpromneft Super

SAE: 5W-40, 10W-40, 10W-30, 15W-40

Одобрения/соответствия:
API SG/CD, ОАО «АВТОВАЗ», ОАО «ЗМЗ», Сертифицировано ААИ.

Применение: Отечественные и зарубежные автомобили с пробегом.

Полусинтетические (Gazpromneft Super 5W-40, Gazpromneft Super 10W-40) и минеральные (Gazpromneft Super 10W-30, Gazpromneft Super 15W-40) моторные масла предназначены для применения в бензиновых и дизельных двигателях (с турбонаддувом и без) импортных и отечественных легковых автомобилей, легких грузовиков и микроавтобусов, где рекомендованы смазочные материалы эксплуатационного класса API SG/CD (или более ранних спецификаций) и соответствующего класса вязкости — SAE 5W-40, 10W-40, 10W-30, 15W-40.

Gazpromneft Standard

SAE: 10W-40, 15W-40, 20W-50

Одобрения/соответствия:
API SF/CC, Сертифицировано ААИ.

Применение: Отечественные автомобили с пробегом.

Минеральные универсальные всесезонные моторные масла предназначены для применения в карбюраторных бензиновых и безнаддувных дизельных двигателях отечественных легковых автомобилей, легких грузовиков и микроавтобусов, где рекомендованы смазочные материалы эксплуатационного класса API SF/CC (или более ранних спецификаций) и соответствующего класса вязкости — SAE 10W-40, 15W-40, 20W-50.





ВАШЕ ПРЕВОСХОДИТЕЛЬСТВО

В переводе с английского primacy – превосходство. Особенности третьего поколения этих летних шин оценил Сергей Мишин.

Наибольшее внимание при создании новинки уделили безопасности. «Мишлен» использовал результаты анализа 20 тысяч аварий, случившихся в Европе за последние десять лет. Выяснилось, что наиболее часто они происходят на прямых участках (75 случаев из ста), на сухой дороге (70%) и на городских скоростях (60%). Кроме того, 99% «мокрых» ДТП случается на очень тонком слое воды, то есть не связано с аквапланированием.

Танцуя от этой печки, и начали создавать новую шину.

НАУКА...

Повышенная безопасность «Примаси 3» предстает сразу в трех ипостасях: на сухом покрытии новые шины позволяют сократить остановочный путь на два метра (со скорости 100 км/ч), на мокрой дороге – на полтора (со скорости 80 км/ч), к тому же на мокром покрытии на 4% улучшили управляемость.

Кроме того, ходимость новинки удалось сохранить на рекордном уровне предыдущей модели. А топливная экономичность улучшена на 15%.

Новый рисунок протектора отличается от прежних наличием самоблокирующихся ламелей. Кромки блоков протектора слегка подрезаны, из-за чего под действием тормозных сил шашки меньше деформируются и сохраняют полный контакт с дорожным полотном. Даже при значительных продольных и поперечных силах протектор шины, контактирующий с дорогой, остается практически монолитным. Это позволяет сохранить размер пятна контакта максимальным в быстрых поворотах и при экстренном торможении. А чем больше его площадь, тем лучше сцепные свойства шины.

Свою лепту вносит и обновленная резиновая смесь на основе трех эластомеров. Благодаря ей шина лучше «липнет» и к сухой поверхности, и к мокрой, а также демонстрирует высокую износостойкость.

Конструкция шины отличается дополнительными слоями резины, уменьшающими ее деформацию в процессе качения. Меньше деформация – ниже внутреннее трение, а это положительно сказывается на сопротивлении качения (читай: снижает потребление топлива) и увеличивает ресурс шины.

...И ЖИЗНЬ

Проверить покрышки в деле довелось на гоночной трассе «Казань-Ринг». Тормозные пути на сухой и на мокрой дороге измерял беспристрастный VBox – специальный измерительный комплекс на основе GPS. Так что коллегам-журналистам оставалось лишь четко выполнить торможение в одном и том же месте (его обозначили почему-то знаком «Ремонтные работы»). Чуда не случилось – тормозной путь новой шины оказался короче не на пять-шесть метров, а как раз на обещанные производителем полтора-два.

Но самое интересное – крутить «восьмерки» на политом водой асфальте. «Ауди», обутый в новые шины, цепко держится за асфальт в любых режимах. Особенно понравилось, что скольжения начинаются не пугающе резко, как это зачастую бывает у шин с высокими сцепными свойствами, а мягко и плавно. Причем и в легком дрифте, и в основательном машина остается под контролем водителя и хорошо слушается руля, – с ней справится даже начинающий водитель.

В этом году на нашем рынке шина будет доступна в 18 размерах – от 205/55R16 до 275/40R19. ЗР



ПАЛЬЦЕМ В БРАК

Исследователям Фраунгоферовского института оптроники, системотехники и видеораспознавания (IOSB), что в Карлсруэ (Германия), удалось разработать любопытную систему для контролеров ОТК в производстве кузовных деталей. Теперь с легкой руки баварского концерна БМВ, который оплатил разработку, достаточно даже не ткнуть, а просто показать пальцем на обнаруженный дефект лакокрасочного покрытия – и видеокамера, соединенная с процессором, не только распознает этот жест, но и зафиксирует место расположения брака в базе данных. Раньше контролер вынужден был обводить дефект маркером, потом идти к компьютеру и нудно вводить его координаты. А это время, которое деньги.

Помимо вполне приличного жеста указательным пальцем система понимает и другой: если работник проводит рукой слева направо, значит, деталь в полном порядке.

Нового помощника контролеров покажут **в апреле на выставке в Ганновере,** а тем временем он уже работает в демонстрационном режиме на заводе БМВ в Ландсхуте, поражая воображение гостей.

КАЖДОМУ **СВОЕ**

В экспериментальном автомобиле FWIA (Four-Wheel Independently Actuated), созданном учеными Университета штата Огайо, каждое колесо оснащено не только своим электромотором, но и отдельным литиево-ионным аккумулятором, выдающим 15 кВт мощности. В общем, полная независимость, простирающаяся настолько далеко, что и скорости, и даже направления вращения колес могут быть разными! С одной стороны, это заманчиво: машина массой около 800 кг может развернуться прямо на месте, причем даже без участия руля. Но с другой – как вообще управлять таким агрегатом, подобным лебедю, раку и щуке вкупе с еще одним неизвестным персонажем?

Поскольку у водителя-испытателя только две ноги, количество педалей решили не увеличивать, а координацию мотор-колес поручили компьютерной программе. Благодаря ей машина выдерживала заданную тест-пилотом траекторию с точностью до 10 см на асфальте и до 20 см на заснеженном полигоне. Если отключить процессор, то управлять своенравным багги становится затруднительно.

Вопрос: а зачем все это придумано? Ответ прост: оказывается, при правильно подобранном алгоритме автомобиль с независимыми колесами вообще невозможно пустить в занос. Во всяком случае, эффективность стабилизации получается выше, чем у привычной системы динамической стабилизации на обычном авто.

Разработчики надеются, что лет через пять-десять подобная схема «электронной трансмиссии» станет привычной для серийных автомобилей. А пока занимаются отладкой программы и проверкой ее надежности. Ведь в случае отказа последствия будут куда серьезнее, чем при отключении системы стабилизации.

электромотор 7,5 кВт на каждом колесе

Классический пикап привез на полигон пикап инновационный. Дополнительное колесо приделали для страховки от возможного опрокидывания.

Реклама

Моя уверенность. Мой Сервис

Сервисный контракт «Мерседес-Бенц»

Сервисный контракт – это возможность сервисного обслуживания Вашего автомобиля на выгодных условиях.

Заключая Сервисный контракт, Вы единоразово[1] оплачиваете его стоимость, а далее ЗАО «Мерседес-Бенц РУС» берет на себя оплату обслуживания и ремонта Вашего автомобиля.

Планируете приобретение нового «Мерседес-Бенц» и хотите зафиксировать стоимость его обслуживания?



Пакет услуг «Компакт» – плановое техническое обслуживание Вашего «Мерседес-Бенц» на 1-й или 1-й и 2-й год эксплуатации автомобиля.



Пакет «Исключительный» – полный объем сервисных услуг на 3 года эксплуатации автомобиля: плановое техническое обслуживание и все виды ремонта автомобиля[2].

[1] СК «Исключительный» подразумевает также возможность ежемесячной оплаты.
[2] За исключением специально оговоренных случаев.

www.mercedes-benz.ru/sc

Заканчивается заводская гарантия на автомобиль, но Вы хотите продолжить использовать все преимущества гарантийного ремонта?



Пакет услуг «Базовый» – ремонт или замена всех компонентов и агрегатов Вашего «Мерседес-Бенц», которые покрываются условиями гарантии на новый автомобиль, кроме деталей внутренней и внешней отделки, сидений, амортизаторов и некоторых элементов подвески на 3-й или 3-й и 4-й год эксплуатации.



Пакет «Стандартный» – ремонт или замена всех компонентов и агрегатов Вашего «Мерседес-Бенц», которые покрываются условиями гарантии на новый автомобиль на 3-й или 3-й и 4-й год его эксплуатации.



СДВИГ ПО ФАЗЕ



Новая система управления фазами не потребует больше места. Разве что масляные каналы уступят место проводам.

Двигатели с регулируемыми фазами газораспределения сегодня работают даже на вполне бюджетных автомобилях, позволяя экономить топливо, улучшать эластичность, оберегать окружающую среду. Нет ничего удивительного в том, что компания «Делфай» занялась усовершенствованием самого механизма «сдвига фаз». И отказалась от обычной гидравлики, заменив ее электричеством.

Итак, EVCP (Electric Variable Cam Phaser) выполняет необходимую регулировку фаз независимо от давления масла и оборотов двигателя. Это свойство оказалось особенно ценным с учетом повсеместного распространения системы «старт-стоп» и гибридных силовых агрегатов. Трехфазный (речь, понятно, о других фазах – электрических) электромотор привода потребляет совсем небольшую мощность, всего около 5,1 Вт. Но обеспечивает, вместе с отслеживающими его работу датчиками Холла, точность регулировки фаз газораспределения не хуже 1°. Еще важнее быстродействие. Новый привод показал 60°/с при –25 °С на улице и свыше 400°/с на прогретом двигателе. А стандартная гидравлика работала лишь при температуре выше –10 °С, причем скорость перестройки не превышала 20°/с на холоде и 120°/с на горячем моторе.

Очевидно, вскоре новинка пробьется в серию и позволит отыграть еще пару процентов в показателе расхода топлива.

ПОСМОТРИТЕ НАПРАВО

Нет, это не набившие оскомину слова экскурсовода, а беззвучное световое «табло», привлекающее внимание водителя к потенциальной опасности. Речь идет о разработке концерна «Континенталь», показанной на автосалоне в Чикаго.

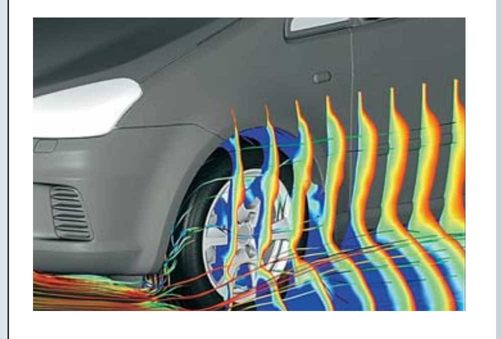
Инфракрасная камера, встроенная в центр руля, пристально следит за направлением взгляда водителя и сравнивает его с данными многочисленных датчиков – таких, например, как радары, ощупывающие пространство вокруг машины, адаптивный круиз-контроль, камеры слепых зон и другие. Если те зафиксируют вблизи некий опасный объект, а водитель смотрит в другую сторону, то в салоне начнется «светопредставление»: вдоль соответствующего окна побегут яркие огоньки по специальному молдингу из светодиодов. Это сверкание неизбежно привлечет внимание. Ведь боковое зрение у человека устроено так, что он подсознательно фиксирует резко изменяющуюся картинку, но не реагирует на статичную.



СОПРОТИВЛЕНИЕ КАЧЕНИЮ

Сегодня, когда ради улучшения экономичности автомобиля отлавливают последних блох, штутгартские исследователи решили проверить, насколько влияют на коэффициент аэродинамического сопротивления… рисунок протектора, ширина профиля, давление воздуха в самой шине. Итак, отклонение давления в шине на 1 бар ведет к изменению C_x на 0,003. Дальше пошли нюансы. Оказалось, если надписи на боковине сделать не выпуклыми, а вдавленными, убрать выступающий край обода (обычное дело на стальных штамповках), сделать переход от беговой дорожки к боковине плавным (как у мотоциклетных шин), то можно уменьшить C_x автомобиля аж на 0,004. Крупные шашки протектора тоже, конечно, нежелательны.

В европейском цикле оптимизированные шины позволят сэкономить 0,02 л/100 км. А если гнать с постоянной скоростью 120 км/ч, то целых 0,05 л.





Эту измерительную машину назвали Argus Agil – с намеком на ее всевидящие электронные глаза.

ЧТОБЫ ПЛИТКА НЕ ИГРАЛА

Колдобины по весне образуются не только у нас, но и «у них». Правда, у нас не совсем ясно, кто и насколько быстро их обнаружит и как скоро их заделают. А вот «у них» процесс обнаружения ям и передачи информации автоматизирован. На дороги выходят специальные измерительные автомобили, увешанные разнообразными датчиками неровностей дорожного полотна, антеннами GPS, оснащенные компьютерами и прямым доступом через Интернет к базе данных ремонтных организаций.

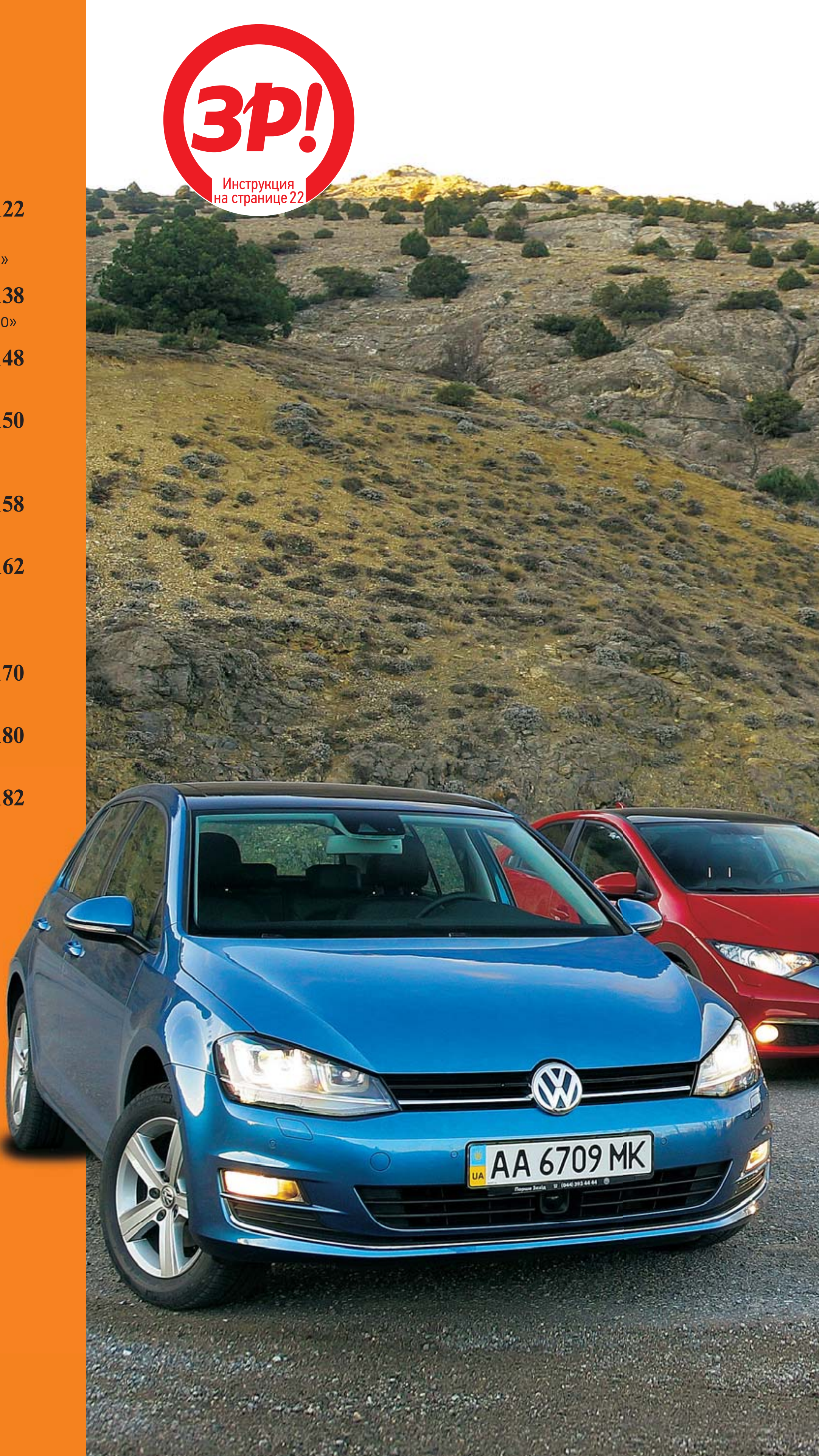
В общем, как организован процесс, понятно. Нас же заинтересовал спецавтомобиль, проверяющий в автоматическом режиме тротуарную плитку. Ну, вы понимаете почему. Там, правда, эта машина катается не по тротуарам, а по велодорожкам. Оказывается, вздыбившаяся после морозов плитка может своим ребром так толкнуть велосипедиста, что он, не дай бог, свалится, получит травму и потом засудит городские власти за халатность.

Вот и колесит такой автомобиль по велодорожкам, скрупулезно фиксируя выступающие или шатающиеся плитки и сообщая их координаты ремонтникам для безотлагательного принятия мер. Так ежегодно проверяют до 50 000 км немецких велодорожек. А жалобы бдительных горожан по-прежнему принимает горячая линия.



КУРЕНИЕ УБИВАЕТ

2 ТЕСТЫ



ЯЛТИНСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

*Весна в январе – возможно ли такое? Искать подснежники в Крыму и сыграть в «Гольф» отправился **Сергей Воскресенский** во главе бригады испытателей. Фото **Константина Якубова**.*



Volkswagen Golf
1,4 л, 140 л.с., 7-ступенчатый робот DSG, Highline, опции
1 247 000 руб.*

Honda Civic
1,8 л, 142 л.с., 5-ступенчатый автомат, Premium
1 079 000 руб.

Hyundai i30
1,6 л, 130 л.с., 6-ступенчатый автомат, Style
909 000 руб.

Opel Astra
1,4 л, 140 л.с., 6-ступенчатый автомат, Cosmo, опции
867 900 руб.

*Цена на Украине в пересчете на рубли.



Со слов аборигенов да и по прогнозам, в Крыму на момент экспедиции нам светили совсем не зимние, безоблачные +10…12 ºС и первые подснежники. Класс! Ялта, Алушта, Партенит: синее море, изумрудная трава на газонах, ароматная даже на фото зелень хвойных в красивейшем парке Айвазовского. Ну и конечно же, обещанное трехразовое питание в полупустом санатории. Пора! Тем более что нам подтвердили присутствие виновника торжества – новейшего, седьмого «Фольксвагена-Гольф», добытого стараниями коллег из «За рулем – Украина». У соседей он недешев: цена машины в версии «Хайлайн» без опций здесь стартует с 23 900 долларов США. Ну а наш, оснащенный по полной экземпляр цвета «блакитний металік» с подвесками «для поганих дорожніх умов», то есть адаптированными к плохим дорогам, тянет и вовсе на 41 545 долларов. В этом новичок уж точно дает огромную

«Супервижн» по-хондовски. Смотрится классно, ну а в жизни мешает многоэтажность панели приборов.

Этот стиль смело можно назвать антигольфовским. Не всё и не всегда удобно, но определенно есть на что посмотреть и где разгуляться.

Залезать в «Сивик» не очень удобно.

Спорный узел «Хонды» – коробка. С одной стороны, ловко управляется лепестками, напориста в режиме «спорт», с другой – разочаровывает запаздываниями и нередким перегревом под нагрузкой.

Климатическая установка «Хонды» одна из самых удачных и эффективных.

фору остальным конкурентам (в комплектациях, близких к максимальным), которые отправляются для встречи с ним из России.

ЦЕНТРАЛЬНЫЕ ФИГУРЫ

Думаете, местные гаишники как-то реагируют на новый «Гольф»? Не-а! По нашим наблюдениям, их куда больше возбуждает броская и, похоже, редкая на Украине «Хонда». Вот где сразу начинается: «А посмотреть?», «А посидеть?». Классические же пропорции «Фольксвагена» столь удачно маскируют новую кузовную платформу, что обыватель просто узнает в ней «Гольф». А какой он там – пятый или седьмой, не так важно.

Та же картина с салоном «Фольксвагена»: пока не окунешься в него с головой, принципиальной новизны не почувствуешь. Потом, безусловно, отмечаю консервативную выразительность центральной консоли. И праздничное







Главное – ярко: не зря панель приборов называется «супервижн». Она и узнаваема, и информативна.

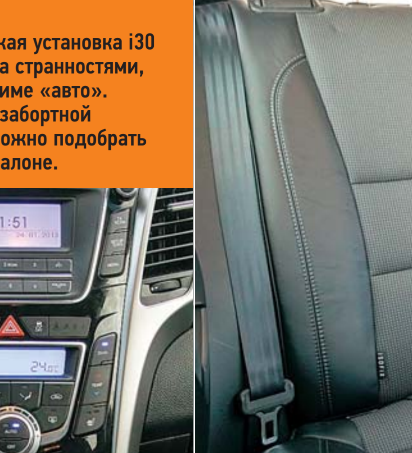
В нашем i30 нет навигации, ксенона и камеры заднего вида – не беда. Невзирая на симпатичный стиль и качественные материалы, выглядит он все же проще остальных. Зато в кнопках разбираешься куда быстрее.

А вот сзади в i30 точно здорово – лучший результат в нашей четверке.

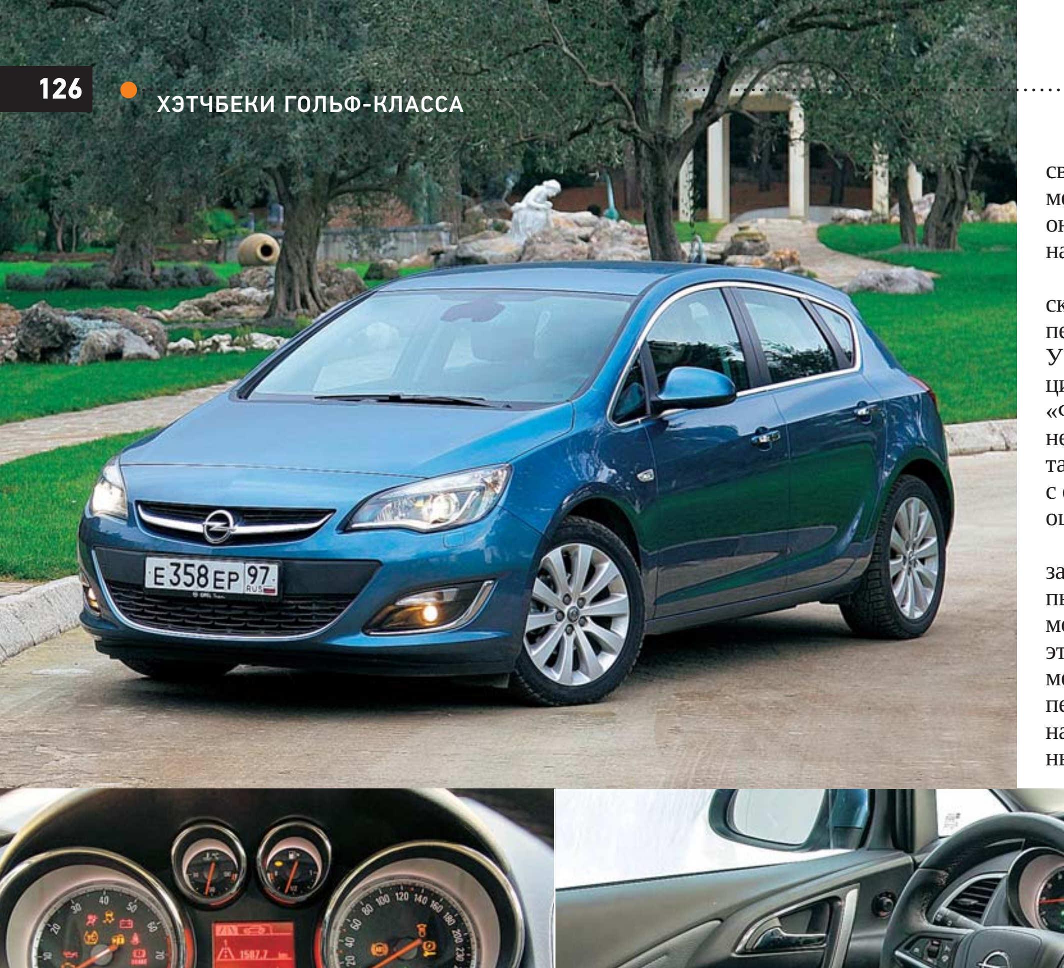


Шестиступенчатый автомат не любит рваную манеру езды да и передачами подтормаживает неохотно. Выручает возможность ручного управления.

Климатическая установка i30 иногда огорчала странностями, особенно в режиме «авто». При перепадах забортной температуры сложно подобрать комфортную в салоне.







свечение большого монитора: вопреки межгосударственным противоречиям, он с удовольствием общается со мной на русском.

«Гольф» по-прежнему нордически правилен. Классные сиденье, руль, педали, широкий диапазон регулировок. У кресла, к примеру, есть даже функция массажа. Но все это ожидаемо для «Фольксвагена». Поэтому, даже толком не посидев в одноклассниках-конкурентах, принимаешь как постулат: «Гольф» с его педантичным подходом к качеству ощущений, как всегда, на высоте.

Революция здесь в другом: поглубже залезешь в интерфейс бортового компьютера – и оценишь его логику, возможности, простоту общения. Вот это да! Тут дело даже не в суперсовременной навигации или внушительном перечне индивидуальных водительских настроек. Иное восприятие – вот он, нынешний критерий новизны.





Тренировка для зрения, особенно в темное время суток.

Казалось бы, в «Астре» веселее, чем в «Гольфе». Но стоит присмотреться, многое оказывается обыденным и неудобным.

Входу/выходу мешает зажатый по высоте проем, в остальном почти полная солидарность с «Гольфом».



Автомат в «Астре» недолюбливает резкую езду. С остальными режимами он справляется превосходно.

Многокнопочность центральной консоли поначалу убивает, особенно в сумерках. Потом перестаешь обращать на нее внимание. Навигационная система – часть дополнительного пакета «Космо Плюс».





«В свое время мы увидели новую «Астру» и сначала напряглись. Потом купили, присмотрелись повнимательнее… и успокоились», – нечто подобное я услышал в штаб-квартире «Фольксвагена» года за полтора до появления седьмого «Гольфа». Глядя на забитую «лишними» кнопками центральную консоль, тяжелую, багровую подсветку экрана в центре комбинации приборов, я соглашусь: не то. Вдобавок неудобный проем, который, усаживаясь, приходится «обтекать», и отвратительная обзорность через узкое окно-бойницу пятой двери. Желание помолодеть телом сыграло с «Астрой» не лучшую шутку.

Опелевский хорошизм неистребим. Поворчав на молодежные решения стилистов и хорошенько поерзав, усаживаюсь как надо и подвожу итог: а ведь хорошо! Да, интерьер утилитарнее и, не побоюсь этого слова, подешевле. Ну и что? Водительское кресло «Астры»







Конечно, новизна тут умеренная, тем не менее на приборы «Гольфа» грех жаловаться: читаются они отменно.

Традиционно сдержанный интерьер с идеально продуманными мелочами – по части ощущений «Гольф» однозначно рулит.

Усаживаешься хорошо, однако ступням тесно. Да и коленям мешает толстая спинка переднего кресла.



В украинской версии «Фольксвагена-Гольф» покупатель может во всех трех комплектациях выбирать между 6-ступенчатой механикой и 7-ступенчатой роботизированной коробкой DSG. Разница в цене около 2000 долларов.

Цветной дисплей с функцией «тачскрин» – это не только современная навигация, но и прекрасная возможность довольно глубоко заглянуть в настройки машины.







Hyundai i30

Дебют состоялся осенью 2011-го во Франкфурте, с 2012 года продается в России.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,4 и 1,6 л (100 и 130 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ: 6-ступенчатые механика и автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Base, Classic, Optima, Comfort, Vision, Citivision.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 141 дилерский центр.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 649 000–949 000 руб.

Opel Astra

Пятидверный хэтчбек представлен публике в 2009-м, годом позже начались продажи в России.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,4 и 1,6 л, в том числе с турбонаддувом (101, 115, 140 и 180 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ: 5- или 6-ступенчатая механические, 6-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Essentia, Enjoy, Cosmo.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 124 дилерских центра.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 609 999–897 900 руб.

Honda Civic

Новое поколение «Сивика» представлено во Франкфурте осенью 2011 года, продажи хэтчбека и седана в России начались весной 2012-го.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 1,8 л (142 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ: 6-ступенчатая механическая или 5-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Lifestyle, Executive, Premium.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 58 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 849 000–1 079 000 руб.

Volkswagen Golf

Осенью 2012-го впервые показан широкой публике. Начало продаж в России – март-апрель 2013 года.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,2 и 1,4 л (105, 120 и 140 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ: 6-ступенчатая механика, 7-ступенчатый робот.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Trendline, Comfortline, Highline.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года без ограничения пробега, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 122 дилерских центра.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ НА УКРАИНЕ: 22 821–28 699 долл.

пусть не эталонной формы, но надежно принимает в свои объятия. Массаж? А так ли он нужен? Отсидев за баранкой несколько часов кряду, ни разу не попрекнул создателей в недостатке комфорта или неудобстве основных органов управления. В целом и водитель, и пассажир чувствуют себя в «Астре» уверенно, хотя и менее элитарно.

КЛАССОВАЯ СОЛИДАРНОСТЬ

Второй эшелон? Не думаю! Просто «Хёндэ» и «Хонда» так или иначе стоят особняком от европейцев. «Ай-тридцать» изо всех сил пытается казаться «Гольфом» (даже педаль акселератора здесь напольная) и, надо отдать должное, в чем-то (например, в удобстве размещения сзади) его даже превосходит. Другая… Она как кошка, которая гуляет сама по себе,– всё не как у других. Внутри «Хонда-Сивик» злей и самобытней. Приборы, экран дисплея, внушительная кнопка *Eco* – вот ее визитные карточки. Но когда всем этим пользуешься, устаешь от многоступенчатости необходимых действий. Привыкнуть можно, однако в итоге решил: приземленная «Астра» удобнее.

Взять то же сиденье, которое на «Сивике», невзирая даже на прорисованную дизайнерами спортивность, на деле оказывается проще. Короткая спинка, пустота в поясничной области: пара часов езды – и спина просит пощады. А удобен ли вам вход-выход в низкие дверные проемы? Здесь даже после не самой правильной в этом вопросе «Астры» нужен целый набор

упражнений. А если садится девушка, да с бордюра, да еще, пардон, в короткой юбке? Случайные зрители точно останутся довольны.

Вот «Хёндэ» – прямо-таки хозяйственный мужичок на фоне расфуфыренной спутницы. Все строго, все по ранжиру. В i30 входишь с высоко поднятой головой. «Астра» уж точно отдыхает, да и «Гольф» стыдливо отъезжает в сторонку – в салоне «корейца» ненамного, но все же просторнее. Впрочем, как бы симпатично ни выглядели пластики, как бы зазывно ни сияла панель приборов «супервижн», все равно i30 банальней. Возможно, виной тому короткая подушка непритязательного сиденья или ярко-голубые дисплеи (похожие, кстати, в «Солярисе»). Недорогая «музыка», простенький, хотя и раздельный, климатик… В общем, лучше немного опустить планку – тогда все встает на свои места. Хорошая обзорность, хваткий руль. А уж сочный звук закрываемых дверей просто великолепен.

ВЕСНЕ – ДОРОГУ

Дороги, они такие разные… Снежные, грязные, с полустертой разметкой и такими же знаками. Встречаются участки откровенно расхристанные. Подпрыгивая до потолка и уворачиваясь от ям, думаешь: «Вправду ли это федеральная трасса М2?». Чем ближе цель, тем назойливее звук шипов, вхолостую цокающих по сухому асфальту, и живописнее пейзажи. На горизонте появляется долгожданная морская синь, а с нею приходит хорошее настроение. Ранняя зелень по обочинам, узловатые стволы еще голых виноградников на склонах и вкусный, с дымком, воздух, который хочется пить.

«Фольксваген» небезупречен! Оказывается, у него жесткие, прыгучие подвески, которые хорошенько вытрясают душу, стоит только дороге ухудшиться. Поскольку неважного асфальта на нашем пути предостаточно, не очень удачно «адаптированная» плавность хода дает почву для дискуссий. А еще у него по-женски невесомая, резкая педаль тормоза, к которой долго приспосабливаешься. И это «Гольф»?

Да, это он. Ведь придирчивых «ага!» в адрес «немца» звучит мало. Таким и должен быть современный классный автомобиль. Двигатель и коробка с полуслова понимают друг друга, робот DSG с двумя сцеплениями умело подтыкает пониженные передачи при торможениях или на затяжных спусках. «Гольф»



Вслед за дождем Ялту в тот день накрыл такой туман, что на Ай-Петри забраться не удалось.



уверенно стреляет на обгонах, особенно в режиме «спорт». И правильно управляется, поддерживая с водителем чуткий контакт. Мотор слышен в салоне ровно настолько, чтобы его контролировать, да и все остальные шумы ненавязчивы. Хорошо? Однозначно! Только слишком уж привычно и без искры.

То ли дело «Хёндэ-i30»: после «Гольфа» тут просто тонешь в реве мотора при интенсивном разгоне. Вот где нет недостатка в красках! В сравнении понимаешь, что упругие подвески «немца» – это так, прелюдия. Шасси «Хёндэ» жесткое, отслеживает каждую выбоину. На действительно неважнецких дорогах энергоемкости i30 явно не хватает. Зато на пологих волнах при высокой скорости подвески работают неплохо, на них машина комфортна.

«Хёндэ», конечно, трудно угнаться за остальными, особенно за «Гольфом». Да еще на горных дорогах. Но если не требовать от двигателя полной отдачи, с машиной быстро находишь взаимопонимание, в первую очередь благодаря неплохо подобранной трансмиссии. Хэтчбек цепок и вселяет в водителя недюжинную уверенность – но с одной оговоркой. Порой i30 не хватает интеллигентности в крутых виражах, слишком уж он прямолинеен. Но, сомнений нет, тормоза здесь правильнее, чем у «Гольфа»,– это, как и звук закрывающихся дверей, даже не обсуждается.

«Опель» после двух описанных авто – будто из другого теста.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	HONDA CIVIC 5D	HYUNDAI i30	OPEL ASTRA	VW GOLF
ОБЩИЕ ДАННЫЕ				
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4300/1770/1440/2605	4300/1780/1470/2650	4419/1814/1510/2685	4255/1799/1452/2637
Колея спереди/сзади	1530/1530	1555/1563	1544/1558	1549/1520
Объем багажника, л	467/1200 (VDA)	378/1316	370/1235	380/1270
Радиус поворота, м	5,5	5,3	5,5	5,45
Снаряженная/полная масса, кг	1378/1790	1419/1850	1373/1870	1288/1800
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,4	11,9	9,8	8,4
Максимальная скорость, км/ч	210	192	201	212
Топливо/запас топлива, л	А95/50	А95/53	А95/56	А95/50
Расход топлива: город./загород./смешан. цикл, л/100 км	8,7/5,0/6,4	9,5/5,2/6,8	9,7/5,5/7,0	6,1/4,4/5,0
Выбросы CO_2 в смешанном цикле, г/км	150	159	164	116
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, см^3	1798	1591	1364	1395
Степень сжатия	10,5	10,5	9,5	10,0
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	104/142 6500	95/130 6300	103/140 4900–6000	103/140 4500–6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	174 4300	156 4850	200 1850–4900	250 1500–3500
ТРАНСМИССИЯ				
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	А5	А6	А6	А7 (DSG)
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/з.х.	2,67/1,53/1,07/0,76/0,55/–/–/1,96	4,44/2,73/1,83/1,39/1,00/0,77/–/3,44	4,58/2,96/1,91/1,45/1,00/0,75/–/2,94	н.д.
Главная передача	4,44	3,80	3,23	н.д.
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ				
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/многорычажная	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/многорычажная
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	225/45R17	205/55R16	215/50R17	205/55R16



Правильный, глубокий, большой багажник «Сивика». Под фальшполом докатка.

Извечная дилемма: полноразмерная запаска – это хорошо, но вот места на фоне соперников маловато.

Солидное багажное отделение в «Астре» – дань практичности.

Даже с докаткой багажник «Гольфа» выглядит далеко не самым вместительным.

Пересаживаешься в него, и дороги вдруг становятся лучше! Но между командами водителя и реакциями машины возникают небольшие паузы, будь то разгон, поворот или торможение. У «Астры» ощутимые на фоне остальных крены, не самая быстрая (особенно в сравнении с фольксвагеновской DSG) работа трансмиссии, моментный характер мотора, предпочитающего средние обороты. Зато акустическое сопровождение умеренное: в салоне превалирует шум от дороги, и то лишь на высокой скорости.

Словом, не требуя ничего сверхъестественного, «Астру» легко принимаешь такой, какова она есть. Разве что тормоза напрягают огромным свободным ходом педали.

Иное дело «Хонда-Сивик». Вот где единство и борьба противоположностей! Эффектному мотору не всегда удается найти взаимопонимание с трансмиссией, особенно в гористой местности. Давишь на газ, и сначала ничего не происходит. Опомнившись, автомат по-вариаторному закидывает стрелку тахометра к шеститысячной отметке – и под томительный то ли стон, то ли рев начинается разгон. Конечно, можно подтолкнуть трансмиссию подрулевым лепестком (ими приходилось активно пользоваться) или перейти в режим «спорт» – «Хонда» становится агрессивнее и шумнее. Но зачем тогда автомат, если либо подстраиваешься под его характер, либо вручную борешься с его особенностями? При интенсивной нагрузке эксперименты заканчиваются, как правило, одинаково – потерей тяги и резким запахом перегретого масла.

Обидно, ведь у машины отменная управляемость,– правда, не всегда подходящая для наших условий. Целеустремленный на ровной дороге, «Сивик» становится нервным и прыгучим на неровностях: так и норовит резко вильнуть. Специфичны и подвески, комфортные на хороших автомагистралях, но часто пробиваемые на обычных дорогах. В отличие от «Астры» и «Хёндэ-i30», «Сивик» не готов к нелегким постсоветским маршрутам.

ФИНАНСЫ ИЛИ ПОКЛОННИКИ

В каких комплектациях предстанет «Фольксваген-Гольф» в России, на момент сдачи номера было еще неизвестно. Интересно бы узнать, почему

ЭКЗАМЕН НА МАРШРУТЕ
АЛУШТА – СУДАК



Некогда 70 километров живописной дороги были Меккой заводских испытателей АЗЛК. Здесь проверяли шины, тормоза, доводили трансмиссии «москвичей». Помнится, вкатанный водитель, оставаясь в рамках правил, проезжал маршрут минут за сорок. В эту поездку мы потратили здесь куда больше времени. И не потому, что дорога стала менее азартной или сильно разбитой. Наоборот, прошедшие годы сделали ее еще интереснее, в первую очередь благодаря самому разнообразному качеству покрытий. Просто мы много фотографировали, менялись машинами, оценивая их поведение в специфических условиях.

«Хонда-Сивик». Здесь «японка» реабилитировалась! Трудно найти другой автомобиль, столь же непринужденно берущий самые сложные и коварные повороты. Шины – зимние «липучки»; по идее на них на сухом асфальте при 12 °С не должно быть никакой управляемости. Но ведь едет – четко, уверенно, быстро, даже когда подвески уже толком не справляются с неровностями. Великолепный результат!

«Фольксваген-Гольф». Наш чемпион приотстал, хотя старался изо всех сил и резина у него адекватнее: универсальная, рассчитанная в большей степени не на снег и лед, а на слякоть и дождь европейских зим. Адаптированные подвески свою роль сыграли, но сбалансированное поведение на горной дороге при первых скольжениях начало рассыпаться. Появились неточности в управлении траекторией, увеличились углы поворота руля. Ну а с ростом скорости «Гольф», кренясь и раскачиваясь, начал выпрыгивать наружу виража, заставляя сбрасывать темп.

«Хёндэ-i30». Как и ожидалось, ничего сверхъестественного: большие, особенно на фоне остальных, углы поворота руля и постоянное желание распрямить намеченную траекторию. Тем не менее сильная недостаточная поворачиваемость не нарушала стабильности поведения этой машины, до самых скольжений сохраняющей целостность реакций. Хороший результат.

«Опель-Астра». Увы, этот «немец» на горной дороге скорее разочаровал. Большие даже на фоне i30 крены кузова, запаздывания, нежелание следовать заданной траектории и очень посредственные тормоза. Словом, хлопот доставил немало, наглядно показав, что горы не его стихия.



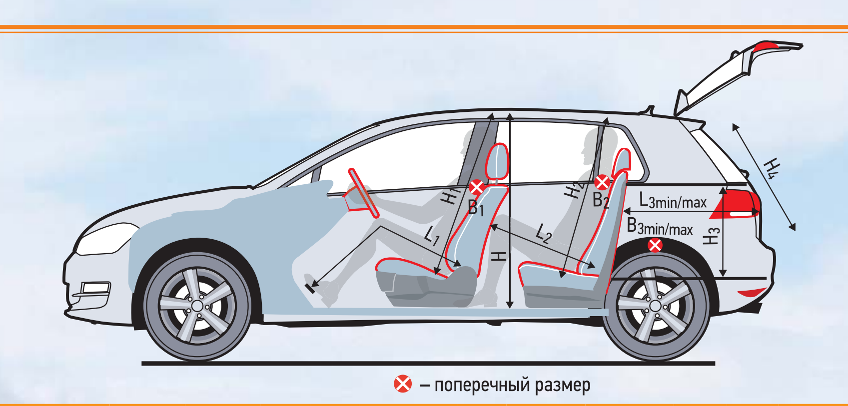
↑ Увы, на сиденье «Хонды» сэкономили. Уж очень оно маленькое. Так сказать, прояпонское.

↑ Передние сиденья i30 с электрорегулировками выглядят весомо и современно, однако здорово уступают немецким в «Астре» и «Гольфе».

↓ В «Гольфе» кресло классное, с изменяемой длиной подушки и целым набором правильных регулировок. Вариант с массажной функцией идет как дополнительное оборудование.

↓ «Астра»: в этих объятиях ни намека на спорт, но просторная подушка и высокая спинка отменно распределяют нагрузки.





ЗАМЕРЫ ЗР

Модель	L_1, мм	L_2, мм	H, мм	H_1, мм	H_2, мм	B_1, мм	B_2, мм	$L_{3min/max}$, мм	B_{3min}, мм	H_3, мм	H_4, мм	Диапазон/вылет рулевого колеса, град./мм
HONDA CIVIC 5D	980–1170	635–875	1135	945	920	1430	1340	805/1830	1055	540	885	4,0/30
HYUNDAI i30	935–1195	600–840	1225	1060	960	1430	1375	710/1720	1085	450	730	5,5/40
OPEL ASTRA	990–1235	550–830	1163	1030	975	1400	1335	810/1750	990	540	740	5,0/60
VW GOLF	980–1220	575–830	1050	1035	980	1425	1355	720/1630	1020	440/530*	720	6,0/55

*Верхнее/нижнее положение фальшпола.

он дебютировал на Украине на полгода раньше. Неужели в перспективе тамошние продажи «гольфов» выше? Не верю! Ну а пока ясно: нужно готовиться к новому витку цен. Старейшина гольф-класса уверенно поспорит цифрами на ценнике даже с более крупными и престижными собратьями. Насколько правильна такая расстановка сил? «Гольф» оправдывается активным круиз-контролем, классными мультимедиа, биксеноновыми фарами и прочими наисовременнейшими благами. Так что жизнь покажет.

Тем временем «Фольксваген» лидирует в тесте, причем с солидным отрывом. Конечно, хочется от него большей яркости, может, даже сумасбродства. Но признаю: собранное в этом автомобиле с лихвой перекрывает большую часть потребительских запросов, особенно на фоне конкурентов. Ну а эмоции… Они, видимо, с чисто немецкой рассудительностью оставлены для других моделей на новой платформе «Фольксвагена-Гольф».

Пообщавшись с «Опелем-Астра», понял, почему так много стало этих машин на московских (и не только) дорогах. Демократичный, причем не только относительно фольксвагеновского, ценник в 867 900 рублей за версию «Космо», упакованную по полной, – главная причина. Вы получаете добротный мотор и трансмиссию, действительно адаптированные подвески, навигацию, адаптивную систему головного освещения и прочее. «Астра» – заслуженно вторая по баллам, а по массовости, скорее всего, лидирует.

Равное количество баллов у «Хёндэ-i30» в поединке с «Астрой» – несомненно, успех корейцев. Автомобиль получился интересный и ладный. Хорошее оснащение, вместительный салон и качественные





Редакция благодарит администрацию ЛОК «Айвазовское» за предоставленную возможность фотосъемки.

ДОКУМЕНТАЛЬНЫЙ КАЗУС, или ДОВЕРЕННОСТЬ НА УКРАИНУ

С 2012 года доверенность на автомобиль, въезжающий на территорию Украины, необходимо заверять нотариально. Это правило распространяется и на машины, принадлежащие юридическим лицам (наш случай). Для последних в качестве замены допустим путевой лист, но только вместе с командировочным удостоверением. При этом на украинские авто никаких дополнительных документов не требуется. Такая вот несправедливость.

Как показал наш пример, уговорить украинских таможенников все же можно (спасибо популярности журнала), однако будьте готовы, что каждый встреченный в приграничной зоне даишник (а их там немало) при проверке документов спросит страховку и заверенную нотариально доверенность. Километров через 50–70 после Харькова проверки по принципу «к чему бы придраться» прекращаются, в дальнейшем документами на машину без необходимости никто не интересуется.

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка	Плюсы	Минусы
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация			
HONDA CIVIC	7	8	7	8	7	9	8	9	9	8	7	9	6	7	7	7,7	Выразительные экстерьер и интерьер, вместительный багажник, интересная управляемость, отличные тормоза.	Неудобный вход/выход, посредственные обзорность и плавность хода, тесно сзади, плохая приспособленность к России.
HYUNDAI i30	8	8	8	9	9	7	8	9	8	7	7	8	7	8	8	7,9	Вместительный и удобный салон, хорошие ездовые возможности, отменные тормоза.	Скромное багажное отделение, посредственные плавность хода и акустический комфорт, небольшой дорожный просвет.
OPEL ASTRA	9	8	7	8	7	9	8	7	8	8	8	9	8	8	7	7,9	Удобен для водителя, хорошо оснащен, комфортен (в том числе акустически), адаптирован для России; вместительный багажник.	Посредственные тормоза и обзорность, тесен сзади.
VW GOLF	10	10	8	9	8	8	9	8	9	9	7	9	8	8	7	8,5	Современен, отлично оснащен, удобен для водителя и пассажиров, отличные ездовые способности, низкий уровень шума.	Посредственная плавность хода, предположительно дорог.

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка — 10 баллов (идеал). 8 баллов — норма для этого класса машин.

материалы – обязательные, но далеко не главные предпосылки для атаки на лидера. Есть еще над чем поработать. Настораживает и почти гольфовская цена – 909 000 рублей, причем за прошлогоднюю версию «Стайл», которую недавно заменили лучше оснащенной и больше подходящей для данного сравнения «Ситивижн» (949 000 рублей).

«Хонда-Сивик» – противоречивый вызов гольф-классу. Взрослая цена 1 079 000 рублей за комплектацию «Премиум» – это очень серьезная заявка. Я не только любуюсь машиной и восхищаюсь ее практичностью (скажем, трансформацией заднего сиденья), но и удивляюсь экономичности, навязываемой экологической кнопкой. Увы, потеря динамики не приводит к рекордам экономии: средний расход за пробег – 8,3 л/100 км. Для сравнения: «Гольф» выпивал в среднем 6,5 л, «Астра» – 8,3 л, «Хёндэ» – 8,5 л/100 км. Да и подвески «Сивика» – не гамак.

Кто же будет королем на поляне гольф-класса? Мы свои оценки поставили, а вам голосовать рублем! ЗР

Автомобили на тест предоставлены российскими представительствами «Дженерал моторс», «Хонда», «Хёндэ» и компанией «Порше Украина» («Фольксваген»).

послесловие

Выбранный маршрут оказался богат на впечатления. Негостеприимно в этот раз приняла таможня. К тому же на обратной дороге мы вдруг все поголовно оказались... пьяны. Знакомо? Расчет даишников верен: доказывать свою правоту нам некогда. Вопрос решили традиционным украинским способом.

Сергей Воскресенский

ХИМИЧЕСКОЕ УРАВНЕНИЕ

*Кобальт – металл серебристо-белого или желтоватого оттенка, существующий в двух кристаллических модификациях. **Михаил Кулешов** узнал, не «растворится» ли «Шевроле-Кобальт» под воздействием сильного «riогента» – седана «Киа-Рио». Фото **Георгия Садкова**.*



Kia Rio

бензин, 1,6 л, 123 л.с., 4-ступенчатый автомат, Premium

669 900 руб.

Chevrolet Cobalt

бензин, 1,5 л, 105 л.с., 5-ступенчатая механика, LT

498 000 руб.

МЕСТОРОЖДЕНИЯ

Когда речь заходит об автомобилях, разработанных специально для развивающихся рынков, в памяти невольно всплывает устойчивый образ: построенный вокруг салона и багажника седан, насквозь пропитанный духом экономии и без особых претензий на запоминающийся дизайн.

Спроектированный бразильским отделением «Джи-Эм» «Шевроле-Кобальт» не исключение. Внушительных размеров седан с просторным задним диваном и багажником рекордного в классе объема выглядит вызывающе дешевым. И хотя обычно я стараюсь не давать оценок внешнему виду автомобиля, за время теста мне так и не встретился человек, назвавший «Кобальт» красивым. Салон, во многом унифицированный с «Авео», смотрится бедно, а некоторые решения будто заимствованы у недорогих автомобилей девяностых, – взгляните хотя бы на внутренние дверные ручки с кнопками стеклоподъемников. Дополняет грустную картину небрежная сборка интерьера. И это в тестовом экземпляре!

Тем не менее представители «Шевроле» исполнены оптимизма:



Удобный бокс-подлокотник также достояние хорошо оснащенных «рио». Заказать подобный в «Кобальт» нельзя.



Откидной подстаканник для обитателей заднего ряда.

За рулем «Рио» кажется, что находишься в автомобиле более высокого класса. В первую очередь благодаря выверенной эргономике и безупречной сборке салона и лишь во вторую – из-за богатства оснащения.

Шикарная панель приборов «супервижн» доступна в комплектациях «Престиж» и «Премиум». Впрочем, более доступные исполнения имеют схожую компоновку и не менее информативны.

Разъемы USB и AUX – норма даже в классе «бюджетников», однако для «Рио» и «Кобальта» в начальных комплектациях они недоступны.

В активе «Киа» практически ровный пол и удачный профиль дивана. Для полного счастья не хватает лишь третьего подголовника.

решение о выводе машины на российский рынок было принято по результатам успешных продаж «Кобальта» в Латинской Америке, в конце прошлого года к производству модели подготовили конвейер завода «Джи-Эм Узбекистан».

А вот седан «Киа-Рио» приготовлен по иному рецепту. Несмотря на то что в Европе под этим именем подают совсем другой автомобиль (модель, идентичная нашему «Рио», в Поднебесной несет индекс K2), российско-китайская версия выглядит просто здорово и воспринимается иначе. А ведь салон также отделан лишь жестким пластиком, рулевая колонка не регулируется по вылету. Но какая разница в ощущениях! И, уверяю вас, дело вовсе не в количестве опций.

С точки зрения эргономики оба автомобиля неплохи. Однако нашему испытателю ростом под метр девяносто хотелось придвинуть руль к себе в обеих машинах, а в «Кобальте» из-за высокой посадки и отсутствия регулировки кресла по высоте он едва не подпирал головой потолок. Мне же при росте 176 см и там и тут было комфортно. Довольно мягкие кресла с бесхитростным профилем не заставляли ныть поясницу и другие части тела даже в дальней дороге.

А если устроиться на заднем диване? По свободному пространству для коленей сидящих преимущество на стороне «Кобальта». Высокий коллега хоть и упирается коленями в спинку, однако «сам за собой» все же сидит, а вот попытка проделать тот же

Серьезных эргономических проколов разработчики «Кобальта» избежали, а вот вызывающе дешевый пластик с заусенцами и небрежная стыковка деталей могут немало огорчить покупателя.

Панель приборов «Кобальта» похожа на инструментарий «Авео», однако вовсе не идентична ему. Претензий к информативности у меня нет.

Накладка на центральной консоли посажена криво и перекошена. Будем надеяться, что подобные огрехи сборки затронут не каждый собранный в Узбекистане «Шевроле».

По части пространства для коленей «Кобальт» даст «Рио» фору, однако простора новой «Алмеры» и «Ситроена С-Элизэ» здесь нет. Да и профиль сиденья неоптимальный. Так что в оценках задней части салона у нас паритет.

трюк в «Рио» потерпела фиаско. Зато «Киа» отыгрывается ровным полом и удобным профилем дивана – двоим седокам среднего роста здесь заметно комфортнее. Боевая ничья!

ФИЗИЧЕСКИЕ СВОЙСТВА

В арсенале «Кобальта» на сегодняшний день единственный силовой агрегат – 1,5-литровый шестнадцатиклапанник мощностью 105 л.с. Трансмиссия на выбор: помимо 5-ступенчатой механики доступен современный 6-ступенчатый автомат. Увы, на момент подготовки теста достать подобную машину было невозможно, поэтому передачи «Шевроле» пришлось переключать вручную. Избирательность



МЕНЯТЬ НЕЛЬЗЯ ОСТАВИТЬ

Среди конкурентов «Кобальта» помимо бюджетных седанов других марок неминуемо окажется «Шевроле-Авео», предлагаемый по цене от 454 000 руб. Сможет ли новичок чем-нибудь зацепить уже состоявшегося владельца «Авео»? А понравится ли «Кобальт» давнему обладателю «Шевроле-Лачетти»? Ведь именно прекращение производства этой машины дало дорогу герою нашего теста! Недолго думая, я предложил хозяевам этих автомобилей поставить запятую в нужном месте.



Павел ТРОФИМОВ. Ездит на хэтчбеке «Шевроле-Лачетти 1,6 SX» с механикой. Цена новой машины 526 200 руб. (действуют спецпредложения).

«Кобальт» произвел двоякое впечатление. Мне понравился просторный задний ряд и огромный багажник, удобны широкие задние двери, облегчающие доступ в салон и установку детского кресла. В водительском сиденье разместился с комфортом, руль – легкий, зеркала – большие, крутилки климата – удобные и современные. К тому же едет машина неплохо, по динамике на уровне моей «Лачетти». А шумоизоляция даже лучше.

Но почему обивка сидений такая дешевая и синтетическая? Почему нет плафона освещения над задним сиденьем и бокса-подлокотника, к которому я так привык? А куда делся третий подголовник? Автомобиль, сменяющий предшественника на конвейере, должен быть лучше во всем, но «Кобальт» в некоторых аспектах оказался проще и хуже. За 450 000 руб. я еще мог бы рассмотреть его в качестве замены своему хэтчбеку, но ездить с одной подушкой и без кондиционера не согласен. А тестовый экземпляр неоправданно дорог.

Валерий ЖАРИНОВ. Ездит на седане «Шевроле-Авео 1,6 LT» с механикой. Цена новой машины 518 000 руб.

Внешний вид «Шевроле-Кобальт» – на любителя. Фамильные черты марки видны издалека, однако передняя часть выглядит тяжеловесной, а боковины с обрывающейся на дверях поясной линией словно пережили небрежный кузовной ремонт. Кстати, если решите сэкономить на противотуманках, а потом захочется их установить, придется самостоятельно вырезать заглушки или менять бампер. На моем «Авео» заглушки съемные.

Интерьер в чем-то перекликается с салоном моей машины, однако качество материалов ниже: идентичный на вид руль менее приятен на ощупь, а центральная консоль выглядит простецки. Шаг регулировки у спинки водительского сиденья в «Кобальте» больше, поэтому найти оптимальную посадку сложнее. Зато подогрев сидений уже в базе, подушка и спинка греются хорошо. В заднем ряду чуть просторнее. Случись мне сейчас выбирать между двумя этими автомобилями, долго не думал бы. Пусть «Кобальт» немного больше, но видная невооруженным глазом экономия не отражена в прайс-листе, а за схожие деньги выбор в пользу «Авео» для меня очевиден.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	CHEVROLET COBALT	KIA RIO
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4479/1735/1514/2620	4370/1700/1470/2570
колея спереди/сзади	1480/1480	1495/1502
Объем багажника, л	545	450
Радиус поворота, м	н.д.	5,2
Снаряженная/полная масса, кг	1170/1590	1218/1565
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,7	11,2
Максимальная скорость, км/ч	170	180
Топливо/запас топлива, л	А95/46	А95/43
Расход топлива: город./загород./смешан. цикл, л/100 км	8,4/5,3/6,5	8,6/5,2/6,5
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, $см^3$	1485	1591
Степень сжатия	н.д.	10,5
Мощность, кВт/л.с.	78/105 при 5800 об/мин	90/123 при 6300 об/мин
Крутящий момент, Н·м	134 при 4000 об/мин	155 при 4200 об/мин
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	передне-приводная	передне-приводная
Коробка передач	М5	А4
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/з.х.	н.д.	2,85/1,58/1,00/0,69/–/2,18
Главная передача	н.д.	4,04
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с гидро-усилителем	реечное с гидро-усилителем
Тормоза: спереди/сзади	дисковые венти-лируемые/барабанные	дисковые венти-лируемые/дисковые
Размер шин	185/70R14	205/55R16

«Кобальт» на 109 мм длиннее и на 35 мм шире, чем «Рио». Основная ставка в «Шевроле» сделана именно на удачное соотношение цены и размера.



Kia Rio

Впервые представлен весной 2011 года на автосалоне в Шанхае. Выпускается на заводе «Хёндэ» под Санкт-Петербургом с кузовами двух типов – седан и хэтчбек. Не имеет ничего общего с одноименной моделью для европейских рынков.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,4 и 1,6 л (107 и 123 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатая автоматическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Comfort, Luxe, Prestige, Premium.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 5 лет или 150 000 км, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 162 дилерских центра.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 489 900–669 900 руб.

Объем багажника «Рио», по нашим замерам, 440 л. Спинка багажника складывается в стандартной пропорции 2:1.



механической коробки оставила неприятный осадок: с непривычки оказалось легко перепутать близко расположенные друг к другу третью и пятую передачи.

При этом мотор со своей работой справляется очень неплохо. Полуторалитровый «Кобальт» едет на уровне 1,6-литровых одноклассников, а по изоляции от моторных шумов некоторых превосходит. Не досаждает и шум от дороги – благодаря прекрасно настроенным для российских реалий подвескам и шинам с непривычно высоким профилем (185/70R14). Они же обеспечивают отменную плавность хода, практически не ухудшая управляемости, – «Шевроле» послушно следует за движениями руля и не сильно кренится в поворотах.

На этом фоне «Рио» на модных 16-дюймовых колесах оказывается заметно жестче. На разбитой дороге он уступает «Кобальту» в плавности хода, а ямы и трещинки гулко передаются в салон. Но стоит попасть на хорошее покрытие, как удовольствие от управления машиной резко возрастает – «Киа» оказывается в своей стихии. Собранные подвески дарят отличную управляемость и обратную связь на руле, а крены на гражданских скоростях практически отсутствуют. Типичные европейские настройки! Автомат здесь старый, четырехступенчатый, однако передачи перебирает шустро и плавно, адекватно реагирует на кикдаун. При плавном педалировании работу коробки не замечаешь. Да и звук 1,6-литрового двигателя до 3000 оборотов практически не слышен.



Chevrolet Cobalt

Концепт-кар «Шевроле-Кобальт» впервые показали в 2011 году на автосалоне в Буэнос-Айресе и вскоре запустили в серийное производство в Латинской Америке. Автомобиль разработан бразильским подразделением «Джи-Эм», доступен лишь с кузовом седан. Не имеет ничего общего с одноименной моделью, выпускаемой в США с 2004 года. Машины для российского рынка производят на заводе «Джи-Эм Узбекистан».

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 1,5 л (105 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механическая, 6-ступенчатая автоматическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: LT, LTZ.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 162 дилерских центра.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 444 000–530 000 руб.

«Трюм» у «Шевроле-Кобальт» просто бездонный – 476 л! На сегодняшний день это абсолютный рекорд класса. Спинка складывается в пропорции 2:1.



REAL·DREAMS*

МЕЧТАЙ, ВЫБИРАЙ!

ПУТЕШЕСТВИЯ







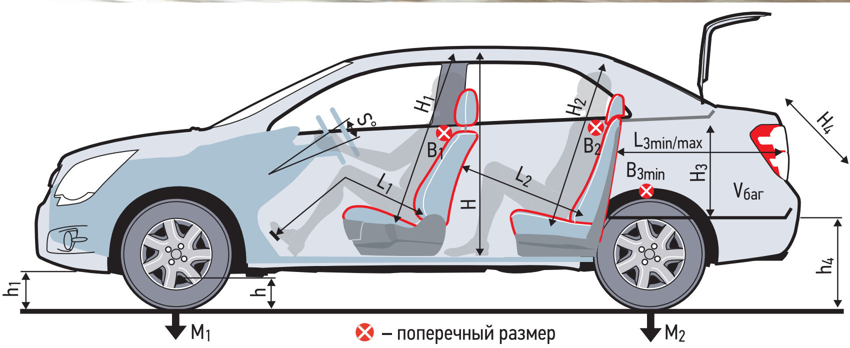
* Настоящие мечты

Сроки регистрации кодов и определения победителей: с 01.04.2013 по 31.05.2013. Срок акции: с 01.04.2013 по 31.08.2013. Полная информация о правилах проведения акции, организаторе, количестве призов, сроках, месте, порядке их получения и стоимости отправки SMS - на сайтах www.LD-info.com и www.rusloterei.ru.





реклама



ЗАМЕРЫ ЗР

Модель	L_1, мм	L_2, мм	H, мм	H_1, мм	H_2, мм	B_1, мм	B_2, мм	$L_{3min/max}$, мм	B_{3min}, мм	H_3, мм	H_4, мм	$V_{баг.}$, л	M_1, кг(%)	M_2, кг(%)	M (M_1+M_2), кг	S°, град	h*, мм	h_1, мм
CHEVROLET COBALT	970–1165	660–905	1205	985	950	1425	1390	925/1940	1025	605	465	476	710 (61,5)	445 (38,5)	1155	4,5	140	245
KIA RIO	990–1180	575–820	1195	1030	930	1360	1325	1010/1830	1040	560	450	440	690 (59)	476 (41)	1166	5,0	160	220

По защите двигателя.

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
CHEVROLET COBALT	8	7	8	8	8	10	8	8	8	8	9	8	8	8	8	8,1
	↑ Отличная плавность хода, всеядная подвеска, огромный багажник.								↓ Нечеткое включение передач, посредственное качество сборки, сомнительный баланс оснащения и цены.							
KIA RIO	8	8	8	9	8	9	8	8	9	8	8	8	8	9	8	8,3
	↑ Хорошая управляемость, качественная отделка и сборка, длинная гарантия.								↓ Подвеска требовательна к качеству покрытия. Верхняя ценовая планка уходит в более высокий класс.							

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

РЕАКЦИЯ С ВНЕШНЕЙ СРЕДОЙ

Стабильно продающийся «Рио» еще раз подчеркнул свою самодостаточность и отличное соотношение качества, оснащения и цены. В аналогичной тестовому «Кобальту» комплектации «Киа» окажется на 8100 руб. дешевле и обойдется в 489 900 рублей!

«Шевроле» показал себя неплохо, и это в полной мере отражено в таблице экспертных оценок. Однако цена пустой машины (444 000 руб.) представляется завышенной, ведь за радости жизни вроде антиблокировочной системы, пассажирской подушки и кондиционера потребуется доплатить. Цена такой машины вырастет до 490 000 руб. и превысит стоимость аналогичных «Фольксвагена-Поло» (485 210 руб.) и «Хёндэ-Солярис» (479 000 руб.), вплотную подобравшись к сумме, которую просят за родственный седан «Шевроле-Авео» (497 000 руб.). В отличие от новичка, этим автомобилям уже не нужно никому ничего доказывать.

Несомненно, у «Кобальта» есть свои довольно весомые плюсы: огромный багажник, энергоемкие подвески и современный 6-ступенчатый автомат. Со слов коллег, опробовавших такую машину (ЗР, 2013, № 2), едет она просто прекрасно, а цена начальной «автоматической» версии (503 000 руб.) выглядит весьма привлекательно. Ну а с дешевой отделкой и прочими бюджетными решениями можно мириться, ведь кобальт – не драгоценный металл, поэтому даже тем, кто верит в алхимию, не стоит ждать от него слишком многого. ЗР



КОМПЛЕКТАЦИИ И ЦЕНЫ KIA RIO, руб.

Двигатель, коробка передач	Comfort	Luxe	Prestige	Premium
1,4 л (107 л.с.), МКП	489 900 руб.	–	–	–
1,4 л (107 л.с.), АКП	529 900 руб.	–	–	–
1,6 л (123 л.с.), МКП	–	549 900 руб.	589 900 руб.	–
1,6 л (107 л.с.), АКП	–	589 900 руб.	629 900 руб.	669 900 руб.
Доступные опции				
Антиблокировочная система	базовое оснащение			
Система курсовой устойчивости ESC	–	–	–	базовое оснащение
Подушка безопасности переднего пассажира	базовое оснащение			
Боковые подушки безопасности	–	–	базовое оснащение	
Кондиционер	базовое оснащение		базовое оснащение (климат-контроль)	
Задние стеклоподъемники с электроприводом	–	базовое оснащение		
Подогрев передних сидений	–	базовое оснащение		
Подогрев руля	–		базовое оснащение	
Аудиосистема	аудиоподготовка, 4 динамика	радио, CD, USB/AUX		
Литые диски	–	–	базовое оснащение	
Окраска металлик	базовое оснащение			

КОМПЛЕКТАЦИИ И ЦЕНЫ CHEVROLET COBALT, руб.

Двигатель/комплектация	LT (МКП)	LT (АКП)	LTZ
1,5 л (105л.с.)	444 000 руб.	503 000 руб.	530 000 руб.
Доступные опции			
Антиблокировочная система	пакет безопасности 20 000 руб.	–	базовое оснащение
Система стабилизации ESP	–	–	–
Подушка безопасности переднего пассажира	пакет безопасности 20 000 руб.	–	базовое оснащение
Боковые подушки безопасности	–	–	–
Кондиционер	26 000 руб.	базовое оснащение	
Задние стеклоподъемники с электроприводом	–	–	базовое оснащение
Подогрев передних сидений	базовое оснащение		
Подогрев руля	–	–	–
Аудиосистема	аудиоподготовка, 4 динамика		радио, USB/AUX
Литые диски	–	–	базовое оснащение
Окраска металлик	8000 руб.		



ИТОГ

Сумеет ли новичок потеснить лидеров рынка? Сомневаюсь, но буду рад ошибиться. Давайте взглянем через год на статистику продаж!

Михаил Кулешов

ПО НУЛЯМ!

*Соответствуют ли серийные изделия данным шинных тестов ЗР, проверял **Сергей Мишин**.*

ХАРАКТЕРИСТИКИ

Шины	Статус	Страна изготовления	Дата выпуска
Continental CPC 2	предоставлены на тест производителем	Португалия	11-я неделя 2011 года
	куплены в магазине	Португалия	8-я неделя 2012 года
Bridgestone Potenza S001	предоставлены на тест производителем	Япония	37-я неделя 2010 года
	куплены в магазине	Япония	40-я неделя 2011 года



Суть эксперимента понятна из названия. Чтобы не опоздать с представлением новинок, нам порой приходится тестировать первые серийные образцы, а то и вовсе прототипы. Теоретически их собратья на прилавках должны быть им полностью идентичны. Интересно проверить, насколько стабильны характеристики шин, изготовленных в разное время на различных заводах.

На этот раз объектом пристального внимания стали **«Континенталь-КонтиПремиумКонтакт 2» 185/60R14 и «Бриджстоун-Потенза S001» 205/55R16. Именно эти летние шины заняли первые места в предыдущем тесте.** В начале прошлого лета мы купили в магазинах те же самые шины, что ждали процедуры проверки на складе, куда попали прямо с подиумов.

Контроля «географических» отклонений мы не провели – оба комплекта шин изготовлены в тех же странах, что и победители. Со сроками изготовления все удалось: разница в возрасте «бриджей» – год и три недели, «конти» – год без трех недель.

Понятно, что максимально корректное сравнение возможно только по результатам объективных упражнений, потому экспертную оценку отставили. Из того, что можно измерить, остались тормозной путь на сухой и на мокрой дороге да расход топлива. В качестве дополнительного упражнения решили выполнить переставку на мокром асфальте – еще один тест в наиболее сложных условиях.

У «Бриджстоуна» разница результатов тестовых и магазинных покрышек уложилась в 3%, если не считать тормозной путь на мокром покрытии. В этом упражнении различие почти вплотную приблизилось к заветным 5%, ограничивающим схожесть продукции. Тем не менее за условный порог результат не вышел. Это позволяет заявить, что участвовавшая в тесте шина «Бриджстоун-Потенза S001» не отличается от серийной продукции.

Теперь о «Континентале». Понятно, что абсолютных близнецов не бывает, но, согласитесь, разница менее 2%, причем во всех упражнениях, дорогого стоит. Особенно показательны результаты переставки, где шины оказались практически равноценными. А ведь в этом упражнении присутствует человеческий фактор.

Полученные результаты дают нам право констатировать: шины «Континенталь-КонтиПремиумКонтакт 2», изготовленные в Португалии с интервалом в год, по своим характеристикам практически идентичны. Стабильность продукции, пусть выпущенной на одном заводе, но с годовым интервалом, внушает доверие к ней. ЗР



РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ

Шины		Скорость успешного выполнения переставки на мокром покрытии, км/ч	Тормозной путь на сухом асфальте, 100–5 км/ч, м	Тормозной путь на мокром асфальте, 80–5 км/ч, м	Расход топлива при скорости 60 км/ч, л/100 км	Расход топлива при скорости 90 км/ч, л/100 км
Continental CPC 2	от производителя	66,5	39,5	25,7	4,0	5,4
	купленные	66,4	40,0	25,4	4,0	5,4
Разница		– 0,2%	– 1,3%	1,20%	–	–
Bridgestone Potenza S001	от производителя	66,0	36,6	24,6	4,8	6,5
	купленные	64,8	37,6	25,7	4,9	6,5
Разница		– 1,8%	– 2,7%	– 4,5%	– 2,1%	–

НАШИМ И ВАШИМ





*Кроссовер – хоть маленький, но вседорожник, и шины ему нужны специфические. Двенадцать наиболее популярных на рынке моделей протестировала команда **Сергея Мишина**.*

Самый востребованный размер в этом сегменте – ***215/65R16.*** Такую обувь носит и популярная в народе «Шеви-Нива», и довольно дорогой «Фольксваген-Тигуан», и бестселлер «Рено-Дастер» – его мы использовали в качестве носителя. Понимая, что основную часть времени кроссоверы утюжат асфальт, ограничились сравнением конкурентов только в этих условиях, оставив грунтовку факультативом – за пределами зачета.

В голову колонны с 936 баллами выбралась шина «Нокиан» – модель Hakka Sport Utility. У лидера самая высокая среди участников теста скорость выполнения перестановки. Стоимость совсем не рекордная – 5000 руб., это обеспечивает вполне демократичное соотношение цены и качества: 5,3.

Заметно дороже мишленовский Latitude Diamaris, набравший 926 баллов и занявший вице-чемпионскую позицию. Считаем эту шину наиболее сбалансированной и лишенной недостатков. Исключение – цена: она самая высокая. Потому и показатель цена/качество соответствующий – 6,3.

На нижней ступеньке подиума расположилась «Пирелли» (модель



СЛОВО И ДЕЛО



Шины для вседорожников, в отличие от обычных легковых, работают в более сложных дорожных, а также бездорожных условиях. Их особенности не только в специфических размерах и повышенной грузоподъемности. Они конструктивно прочнее за счет более мощного каркаса и усиленных плеч и боковин. Иногда такие шины маркируют аббревиатурой SUV, чаще – шифром назначения. Вот наиболее распространенные (но не обязательные) категории.

M/T (MT) – *Mud Terrain* – шины с зубастым протектором для грязи. Выезжать на асфальт таким шинам, как правило, не рекомендуется. Здесь они шумят сильнее чисто асфальтовых собратьев. Сцепные свойства невысокие, так как из-за широких канавок площадь контакта резины с асфальтом минимальна. Да и износятся быстро.

A/T (AT) – *All Terrain* – универсальные шины, сочетающие повышенную проходимость с удовлетворительным поведением на асфальте. Тем не менее на твердых дорогах проявляют те же недостатки, что и M/T, но в меньшей степени.

H/T (HT) – *Highway (Terrain)* – шоссейные шины для дорог с твердым покрытием. Более комфортные, чем две предыдущие категории, с лучшими сцепными свойствами на асфальте. Естественно, уступают в проходимости A/T и в еще большей степени – M/T.

S/T (ST) – *Sport (Terrain)* – как правило, отличаются от категории H/T более высоким индексом скорости. Рисунок протектора еще менее агрессивен и не предполагает езду по грунтовкам. Если не собираетесь гонять, переплачивать за них смысла нет.

В продаже встречаются легковые (PC – *Passenger Car*) шины той же размерности, что и SUV. Их можно использовать вместо вседорожных при условии правильно подобранных индексов скорости и грузоподъемности, но если будете ездить лишь по ровным дорогам. О бордюрах, колеях, ямах и других препятствиях, которые нагружают и напрягают боковины, придется забыть.



12 место **Dunlop Grandtrek PT2 98S**

Место изготовления	Япония
Рисунок протектора	симметричный
Глубина рисунка протектора	7,1–7,4 мм
Твердость по Шору	61 ед.
Масса шины	10,7 кг
Средняя цена в интернет-магазинах	4400 руб.
Цена/качество	5,5

Самое слабое торможение на сухом и на мокром покрытиях. Лидеру упражнения проигрывают 7,5 м на мокрой дороге и 7 м на сухой.

На высокой скорости подвержены влиянию бокового ветра. Корректировка направления осложнена – размытый «ноль», значительная задержка в реакциях. О резких маневрах даже думать не стоит, они удаются лишь при самой низкой скорости. Машина неожиданно срывается в скольжения, причем рано, на скорости около 60 км/ч. На мокрой дороге сильный снос на входе и занос на выходе, и вновь уже на невысокой скорости.

Комфорт подкачал. Громко шумят от 20 до 65 км/ч. Рано начинают повизгивать в поворотах и при торможении. Передают толчки от выпуклых неровностей.

Катятся лучше всех: на скорости 60 км/ч недосягаемо для остальных, на 90 км/ч – в лидирующей группе.

↑ Самый низкий расход топлива, удовлетворительная плавность хода.

↓ Крайне слабое торможение на сухом и на мокром покрытиях, проблемная управляемость при экстремальных маневрах на мокром покрытии, сложные поведение на высокой скорости и управляемость на сухой дороге при экстремальном маневрировании, шумные.

804 балла

Позволят сэкономить топливо в любых режимах.



11 место **Cordiant All Terrain 98H**

Место изготовления	Россия
Рисунок протектора	симметричный
Глубина рисунка протектора	9,1–9,4 мм
Твердость по Шору	64 ед.
Масса шины	11,9 кг
Средняя цена в интернет-магазинах	3100 руб.
Цена/качество	3,7

У этой универсальной шины с зубастым протектором торможение закономерно слабое, хотя и лучше, чем у «асфальтового» «Данлопа»: на мокрой дороге тормозной путь короче на 3 м.

На скорости слегка водят машину из стороны в сторону, не требуя подруливания. Попытка мягко сменить полосу вызывает вялую реакцию, а затем резкий занос задней оси.

Скорость на переставке средняя, управляемость сложная. Большие углы поворота руля и резкий занос на выходе. На мокром асфальте снос на входе и занос на выходе, нехватка информативности на руле.

Громко гудят зубастым протектором, особенно в диапазоне скоростей 45–80 км/ч. Вздрагивают на средних неровностях.

Сопротивление качению повышенное при любой скорости, в этом они наравне с «Амтелом».

↑ Самый низкий расход топлива, удовлетворительная плавность хода. Высокая проходимость, скорость на переставке средняя, удовлетворительная плавность хода.

↓ Слабое торможение на сухом и на мокром покрытиях, повышенный расход топлива, сложная курсовая устойчивость и управляемость при резком перестроении, шумные.

834 балла

Свои лучшие качества проявят на дорогах без покрытия.



10 место **Amtel Cruise 4×4 98T**

Место изготовления	Россия
Рисунок протектора	асимметричный
Глубина рисунка протектора	8,3–8,5 мм
Твердость по Шору	65 ед.
Масса шины	11,5 кг
Средняя цена в интернет-магазинах	3000 руб.
Цена/качество	3,6

Торможение на сухой и на мокрой дороге среднее.

На прямой автомобиль слегка плавает из стороны в сторону. Корректировку направления осложняют повышенные углы поворота руля и запаздывающие реакции.

Скорость на переставке средняя. По сухому она проблемная: большие углы поворота руля и сильный крен способствуют резкому, непрогнозируемому заносу. По мокрому чуть лучше, но поведение остается сложным из-за больших углов поворота баранки вкупе с полным отсутствием информативности.

Гулко шумят от 25 до 65 км/ч. Заставляют машину вздрагивать на средних неровностях.

Сопротивление качению выше среднего при любой скорости.

↑ Среднее торможение, удовлетворительный уровень шума, хорошая проходимость.

↓ Повышенный расход топлива, проблемная управляемость при резких маневрах на сухой дороге, сложное поведение на высокой скорости и управляемость на мокрой дороге.

841 балл

Универсальные шины для городских улиц и грунтовых дорог.

Scorpion Verde), уступившая «Мишлену» лишь балл в общем зачете. Из-за куда более скромной цены показатель цена/качество, равный 5,3, – самый привлекательный в лидирующей группе.

От первой троицы слегка отстает «Континенталь», представленный моделью ContiCrossContact UHP. Она вплотную подобралась к планке 900 баллов (898, если быть точными), отделяющей отличные шины от просто хороших.

Эти колеса дорогие (5700 руб.), а потому по показателю цена/качество (6,3) конкурируют с «Мишленом».

Пятерку лучших замыкает с 886 баллами модель Dynapro HP напористой компании «Хэнкук», постоянно



9 место **Yokohama Geolandar SUV 98H**

Место изготовления	Таиланд
Рисунок протектора	симметричный
Глубина рисунка протектора	8,0–8,4 мм
Твердость по Шору	66 ед.
Масса шины	11,1 кг
Средняя цена в интернет-магазинах	5000 руб.
Цена/качество	5,9

Торможение слабое: результаты на сухой и на мокрой дороге сравнимы с показанными более внедорожным «Кордиантом».

Движение на высокой скорости ровное, но реакции на корректировку направления задумчивые.

Скорость выполнения экстремальных маневров невысокая. Управляемость сложная – неожиданный срыв в скольжения приводит к сходу с траектории. Предпочтительнее плавные действия рулевым колесом. На мокром покрытии скорость ограничена сильным, прогрессирующим заносом.

Гудят наиболее громко при скорости 40–45 км/ч. Сильно толкают машину на средних неровностях.

Сопротивление качению невелико при любой скорости.

⬆ Экономичны при любой скорости, поведение на высокой скорости и уровень комфорта удовлетворительные, хорошая проходимость.

⬇ Слабое торможение, сложная управляемость при резком маневрировании.

842 балла

Универсальные шины широкого спектра – для загородных, городских и грунтовых дорог, помогут сэкономить топливо.



8 место **Goodyear EfficientGrip SUV 98V**

Место изготовления	Германия
Рисунок протектора	симметричный
Глубина рисунка протектора	8,3–8,6 мм
Твердость по Шору	71 ед.
Масса шины	12,4 кг
Средняя цена в интернет-магазинах	5100 руб.
Цена/качество	5,9

Торможение среднее на сухом и на мокром покрытиях.

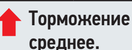
На высокой скорости заставляют машину слегка гулять, правда, в пределах полосы. При корректировке отмечено небольшое подруливание задней оси.

Скорость на переставке средняя. Низкая информативность рулевого управления, отстреливающий занос на выходе. На мокром покрытии подруливание задней оси, переходящее в резкий глубокий занос.

Комфорт удовлетворительный. Передают на кузов крупные неровности, слегка зудят на мелких. Озвучивают дорожные стыки и смену покрытия.

Сопротивление качению повышенное при 90 км/ч и среднее при 60 км/ч.

⬆ Торможение среднее.



⬇ Повышенный расход топлива при 90 км/ч, сложная управляемость на мокрой дороге.

866 баллов

Проявляют свои лучшие качества в загородных режимах, не пасуют на грунтовке.

улучшающей характеристики своей продукции. По показателю цена/качество (5,0) шине удалось сравняться с «Пирелли». При этом она, пусть всего на единичку, обставила бриджстоуновский Dueler H/P Sport, набравший 885 баллов. По характеристикам, определенным в ходе нашего теста, «Хэнкук» и «Бриджстоун» можно смело назвать близнецами: различаются эти шины нюансами, уловить которые под силу лишь высокоточной аппаратуре.



7 место **Viatti Bosco A/T 98H**

Место изготовления	Россия
Рисунок протектора	асимметричный
Глубина рисунка протектора	7,3–7,6 мм
Твердость по Шору	74 ед.
Масса шины	11,4 кг
Средняя цена в интернет-магазинах	3700 руб.
Цена/качество	4,3

Торможение среднее и на сухом покрытии, и на мокром.

Катят машину вроде ровно, но при мягких перестроениях ощутимо запаздывают, затем резко, как из рогатки, стреляют в сторону.

Скорость на переставке выше средней, – шины будто специально для «Дастера» создавались. На сухой дороге реакции слегка запаздывающие, на мокрой – легкий пассивный занос, не требующий компенсации.

Гул достигает пика при скорости около 45 км/ч. На мелких неровностях заставляют «разговаривать» обивки дверей и панель приборов. Жестко толкают кузов на средних и крупных неровностях.

Сопротивление качению среднее при любых скоростях.

⬆ Высокая скорость при выполнении экстремальных маневров, стабильное поведение при экстремальном маневрировании на сухом и на мокром покрытиях.

⬇ Курсовая устойчивость оставляет желать лучшего, жесткие.

868 баллов

Порадуют в городских режимах, на улицах с покрытием высокого качества.



6 место **Bridgestone Dueler HP Sport 98H**

Место изготовления	Япония
Рисунок протектора	симметричный
Глубина рисунка протектора	7,0–8,1 мм
Твердость по Шору	69 ед.
Масса шины	11,2 кг
Средняя цена в интернет-магазинах	5200 руб.
Цена/качество	5,9

Торможение чуть лучше среднего уровня на мокром покрытии, близко к среднему на сухом.

На высокой скорости слегка уводят машину от заданного направления под действием небольшого поперечного уклона или бокового ветерка.

Скорость при выполнении переставки средняя. Быстрая работа рулем вызывает резкий занос, плавная – подруливающий увод задней оси. На мокром покрытии скорость ограничена резковатым заносом. Водителю мешают увеличенные углы поворота руля.

Довольно громко гудят в диапазоне 30–60 км/ч.

Толкают машину на средних неровностях, крупные и мелкие хорошо демпфируют.

Сопротивление качению среднее при любой скорости.

⬆ Стабильны по всем характеристикам.

⬇ Незначительные замечания в адрес курсовой устойчивости, управляемости и комфорта.

885 баллов

Для городских и загородных поездок по твердым дорогам.



5 место **Hankook Dynapro HP 98H**

Место изготовления	Венгрия
Рисунок протектора	симметричный
Глубина рисунка протектора	7,0–8,1 мм
Твердость по Шору	71 ед.
Масса шины	11,7 кг
Средняя цена в интернет-магазинах	4400 руб.
Цена/качество	5,0

Торможение чуть лучше среднего на сухой дороге, среднее на мокрой.

На прямой заставляют автомобиль слегка рыскать, встречая неровности. Небольшая задержка в реакциях при корректировке направления.

Скорость на переставке высокая на сухой дороге, средняя на мокрой.

Управляемость удовлетворительная. На сухой дороге занос с большой амплитудой. На мокрой дороге запаздывающая реакция и большие углы поворота руля.

Озвучивают шероховатый асфальт и все неровности. Передают легкие вибрации на шероховатом асфальте, толчки от выпуклых дорожных неровностей.

Сопротивление качению низкое при 60 км/ч, среднее при 90 км/ч.

⬆ Экономичны при скорости 60 км/ч, все характеристики стабильные.

⬇ Незначительные замечания вызвали курсовая устойчивость, управляемость и комфорт.

886 баллов

Для городских и загородных режимов, неплохи также на грунтовке.

Заметная разница только в цене. А раз так, зачем платить больше? 5,0 против 5,9 не вызывает сомнений, какая покупка выгоднее.

На седьмую строчку выбралась «Виатти» с моделью Bosco A/T – 868 баллов при цене 3700 руб. дают коэффициент цена/качество 4,3.

Весьма выгодная покупка, хотя у отечественных конкурентов показатель цена/качество меньше 4.

Восьмое место при 866 баллах занимает «Гудиер» (модель EfficientGrip SUV) с непомерно высокой ценой. Частичным оправданием мог бы служить самый высокий скоростной индекс (240 км/ч), – но где в России так



4 место
Continental ContiCrossContact UHP 98H

Место изготовления	Франция
Рисунок протектора	асимметричный
Глубина рисунка протектора	7,7–8,4 мм
Твердость по Шору	71 ед.
Масса шины	10,1 кг
Средняя цена в интернет-магазинах	5700 руб.
Цена/качество	6,3

Тормозят хорошо на сухом покрытии (четвертый результат) и отлично на мокром. Пальму лидерства в торможении уступили «Пирелли».

На высокой скорости движение ровное, без отклонений. Четкий «ноль» и высокая информативность помогают при мягком маневрировании.

Скорость переставки средняя. На сухой дороге хорошая реакция, но при перекладке руля информативность снижается. Резкий, глубокий занос на выходе. Если не успеть погасить его, машину выбрасывает наружу второго коридора. На мокром покрытии замечания те же – занос. Но уже не такой резкий, как посуху.

Комфортны. Общий шумовой фон повышен, но неровности не озвучивают. Толчки и вибрации передают от всех дорожных неровностей.

Сопротивление качению низкое при любых скоростях.

↑ Отличное торможение на мокрой дороге, хорошее на сухой, низкий расход топлива, четкий курс на высокой скорости.

↓ Сложная управляемость при экстремальных маневрах на сухой дороге, жесткие.

898 баллов

Для городских и загородных режимов езды по твердому покрытию высокого качества, помогут экономить топливо.



3 место
Pirelli Scorpion Verde 102H

Место изготовления	Великобритания
Рисунок протектора	асимметричный
Глубина рисунка протектора	7,2–8,5 мм
Твердость по Шору	65 ед.
Масса шины	12,1 кг
Средняя цена в интернет-магазинах	4600 руб.
Цена/качество	5,0

Торможение самое лучшее: обыгрывают «Континенталь», обычно лидирующий в этих дисциплинах, а аутсайдеру упражнения «везут» полтора корпуса автомобиля – 7,3 м на сухой дороге и 7,6 м на мокрой.

Курс держат четко. Хорошие реакции на корректировку направления.

Высокая скорость выполнения переставки на сухой дороге, на мокрой – средняя. При движении посуху скорость ограничена небольшим, легко исправляемым заносом. На мокрой дороге отмечены большие углы поворота руля и снижение информативности на перекладке. Скорость ограничивает плавный и мягкий занос.

Комфорт почти как у «Континенталя»: шелестящее шуршание, глухое озвучивание неровностей. Толчки и вибрации от дорожных неровностей.

Сопротивление качению среднее при любой скорости.

↑ Лучшее торможение на сухой и на мокрой дороге, четкий курс на высокой скорости, понятная управляемость при экстремальном маневрировании на сухой дороге.

↓ Жесткие, незначительные замечания по управляемости на мокром покрытии

925 баллов

Лучшие качества проявляют в загородных режимах на дорогах с хорошим твердым покрытием.

быстро ездить? Разве что душу согреет. По показателю цена/качество (5,9) к таким же «душегрейкам» отнесем «Бриджстоун» и «Иокогаму».

Кстати, последняя, набрав 842 балла, отстала от главного конкурента, «Бриджстоуна», более чем на 40 баллов и заняла лишь девятое место.

Буквально на пятки ей наезжает отечественный «Амтел» с моделью Cruise 4×4. Он чуть помедленнее основной массы участников, его максималка



2 место **Michelin Latitude Diamaris 98H**

Место изготовления	Польша
Рисунок протектор	асимметричный
Глубина рисунка протектора	7,2–8,5 мм
Твердость по Шору	66 ед.
Масса шины	11,6 кг
Средняя цена в интернет-магазинах	5800 руб.
Цена/качество	6,3

Торможение на сухом покрытии хорошее, даже лучше, чем у «Континенталя». На мокром – в первой четверке.

На высокой скорости несут машину ровно. Четкий «ноль», хорошие реакции и небольшие углы поворота руля помогают в мягких маневрах.

Высокая скорость на переставке. Поведение понятное, управляемость без нареканий. На сухой дороге самые четкие реакции и лучшая информативность. На мокром покрытии скорость ограничена легким заносом, который легко стабилизируется.

По комфорту самые лучшие. Мягко проходят любые неровности. Тихие, лишь слегка фонят на крупнозернистом и шероховатом асфальте.

↑ Хорошее торможение, экономичны при 60 км/ч, стабильная управляемость и курсовая устойчивость, высокий уровень комфорта, хорошая проходимость.

↓ Недостатков не отмечено.

926 баллов

Шины на все случаи жизни: стабильны в любых режимах на разных дорогах, не подведут на грунтовке.



1 место **Nokian Hakka SU 102H**

Место изготовления	Россия
Рисунок протектора	асимметричный
Глубина рисунка протектора	7,2–7,7 мм
Твердость по Шору	67 ед.
Масса шины	11,3 кг
Средняя цена в интернет-магазинах	5000 руб.
Цена/качество	5,3

Очень хорошее торможение на сухой дороге, отличное на мокрой.

Движение ровное. Легкая задержка в реакциях на корректировку направления и недостаточная информативность на руле в углах до 20 градусов.

Наибольшая скорость на переставке, понятное и стабильное поведение. Посуху четкому прохождению выбранной траектории помогает хороший баланс. Информативность на руле чуть снижена и на сухой дороге, и на мокрой.

Комфорт не идеальный. Общий шумовой фон без озвучивания неровностей. Толкают машину на выпуклых неровностях.

Катятся хорошо при любой скорости, помогут экономить топливо.

↑ Высокие сцепные свойства, стабильная управляемость, экономичность.

↓ Незначительные замечания в адрес курсовой устойчивости и комфорта.

936 баллов

Понравятся на дорогах с твердым покрытием хорошего качества, позволят экономить топливо.

«всего» 190 км/ч, но это не помешало ему набрать 841 балл и занять десятую строчку. По показателю цена/качество (3,6) – самая выгодная покупка.

Совсем рядом с ним – All Terrain («Кордиант») с полувездеходным протектором. Для такой шины 834 балла и одиннадцатое место в споре с асфальтовыми коллегами – весьма достойный результат.

Двенадцатое место совершенно неожиданно для нас заняла «японка» «Данлоп» – модель Grandtrek PT2, которая смогла набрать каких-то 804 балла. Похоже, самый низкий индекс скорости (180 км/ч) здесь ни при чем. А вот грубый российский асфальт ей явно не по душе. По соотношению цены и качества (5,5) эта неженка расположилась посредине между шинами «Нокиан», «Пирелли», «Хэнкук» с одной стороны и «Бриджстоун», «Иокогама», «Гудиер» с другой. ЗР

ПОД НАГРУЗКОЙ

В обычных эксплуатационных режимах любимец публики «Рено-Дастер», скорее всего, устраивает своих владельцев. Но в жестких тестах проявил некоторые слабости.

Вязкое в околонулевой зоне рулевое управление затрудняет оценку курсовой устойчивости и реакций машины при мягком маневрировании (с малыми углами поворота баранки). Экстремальное маневрирование, то бишь переставку, «Дастер» тоже не жалует. На шинах со слабыми сцепными свойствами еще в начале упражнения возникает сильный снос передка, а затем, на выходе, занос. Покрышки с высокими сцепными свойствами и хорошей реакцией на действия рулем заставляют его прописать требуемую траекторию, но при этом автомобиль сильно кренится... и поднимает внутреннюю «заднюю ногу». Опорная внешняя не способна удержать задок при большой боковой силе, и автомобиль закономерно срывается в занос. Тем, кто решит погарцевать на «Дастере», следует помнить об этих особенностях его подвески и не увлекаться резкими маневрами.





Все шины смонтированы на дисках LS.

Шины 215/65R16 SUV	Тормозной путь на сухом асфальте с ABS (100–5 км/ч)		Тормозной путь на мокром асфальте с ABS (80–5 км/ч)		Скорость выполнения переставки на сухом асфальте		Скорость выполнения переставки на мокром асфальте		Расход топлива при скорости 90 км/ч		Расход топлива при скорости 60 км/ч	
	м	Баллы	м	Баллы	км/ч	Баллы	км/ч	Баллы	л/100 км	Баллы	л/100 км	Баллы
1 Nokian Hakka Sport Utility	38,5	158,3	25,9	179,3	71,2	140,0	68,7	160,0	7,4	60,0	6,0	49,2
2 Michelin Latitude Diamaris	39,7	153,6	26,7	173,9	68,4	134,5	66,8	155,6	7,5	59,2	6,0	49,2
3 Pirelli Scorpion Verde	38,1	160,0	25,8	180,0	70,0	137,6	67,4	157,0	7,5	59,2	6,1	48,4
4 Continental ContiCrossContact UHP	40,1	152,0	25,9	179,3	67,3	132,3	66,2	154,2	7,4	60,0	6,0	49,2
5 Hankook Dynapro HP	41,6	146,5	27,7	167,7	68,1	133,9	66,3	154,4	7,5	59,2	6,0	49,2
6 Bridgestone Dueler H/P Sport	42,1	144,8	27,1	171,1	67,3	132,3	66,4	154,6	7,5	59,2	6,1	48,4
7 Viatti Bosco A/T	43,8	139,2	28,6	162,4	69,8	137,2	67,0	156,0	7,5	59,2	6,1	48,4
8 Goodyear EfficientGrip SUV	43,2	141,1	28,5	162,9	68,0	133,7	66,3	154,4	7,6	58,4	6,1	48,4
9 Yokohama Geolandar SUV	44,4	138,5	30,2	153,8	66,2	130,2	64,5	150,2	7,4	60,0	6,0	49,2
10 Amtel Cruise 4×4	43,7	139,5	29,0	160,1	66,7	131,3	66,2	154,2	7,6	58,4	6,2	47,6
11 Cordiant All Terrain	44,8	136,1	30,3	153,3	67,2	132,1	66,1	153,9	7,6	58,4	6,2	47,6
12 Dunlop Grandtrek PT2	45,4	134,3	33,4	139,0	65,5	128,8	63,1	147,0	7,4	60,0	5,9	50,0
Доля в общем зачете	16%		18%		14%		16%		6%		5%	
	39 41 43 45		25 27 29 31 33		66 67 68 69 70 71		64 65 66 67 68 69		7 8		6 6,5	

Примечание: ▬ *— лучший результат.*

РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТНОЙ ОЦЕНКИ

Шины	Управляемость автомобиля при выполнении переставки: на мокром асфальте		Управляемость автомобиля при выполнении переставки: на сухом асфальте		Курсовая устойчивость и корректировка направления на высокой скорости		Комфорт: Внутренний шум		Комфорт: Плавность хода		Преодоление подъема по грунтовой дороге	Итого
	Оценка	Баллы	Оценка	Баллы	Оценка	Баллы	Оценка	Баллы	Оценка	Баллы	Оценка	
1 Nokian Hakka Sport Utility	8	64	8	48	7	35	7	21	7	21	7	936
2 Michelin Latitude Diamaris	8	64	8	48	8	40	8	24	8	24	8	927
3 Pirelli Scorpion Verde	7	56	8	48	8	40	7	21	6	18	6	926
4 Continental ContiCrossContact UHP	7	56	6	36	8	40	7	21	6	18	6	898
5 Hankook Dynapro HP	7	56	7	42	7	35	7	21	7	21	7	886
6 Bridgestone Dueler H/P Sport	7	56	7	42	7	35	7	21	7	21	6	885
7 Viatti Bosco A/T	7	56	7	42	6	30	7	21	6	18	6	868
8 Goodyear EfficientGrip SUV	6	48	7	42	7	35	7	21	7	21	7	866
9 Yokohama Geolandar SUV	6	48	6	36	7	35	7	21	7	21	8	842
10 Amtel Cruise 4×4	6	48	5	30	6	30	7	21	7	21	8	841
11 Cordiant All Terrain	6	48	6	36	6	30	6	18	7	21	9	834
12 Dunlop Grandtrek PT2	5	40	6	36	6	30	6	18	7	21	7	804
Доля в общем зачете	8%		6%		5%		3%		3%		вне зачета	

Редакция благодарит шинные компании, предоставившие на тест свою продукцию, сотрудников полигона АВТОВАЗа и тольяттинскую компанию «Волгашинторг» за техническую поддержку.

Особая признательность предприятию «Автофрамос» за тестовый автомобиль «Рено-Дастер» и компании Slik, обеспечившей наш тест дисками LS.

В испытаниях шин Сергею МИШИНУ ассистировала команда: Антон АНАНЬЕВ, Вадим КОРАБЛЕВ, Юрий КУРОЧКИН, Евгений ЛАРИН, Антон МИШИН, Андрей ОБРАЗУМОВ, Валерий ПАВЛОВ и Дмитрий ТЕСТОВ.

СТАРТ С МЕСТА

*Накануне 1 апреля мы решили провести необычный эксперимент – проверить, насколько современный автомобиль понятен в управлении без инструкции. В спортивной битве с железом сошлись **Максим Приходько** и еще пятеро землян. Фото **Евгения Бобрикова**.*


«Мазда-6»
«Рено-Дастер»

Мы взяли пять автомобилей: четыре – весьма распространенных моделей и один страшно дорогой. Он для нас эталон совершенства. Мол, это для эконом-класса всё делают абы как, для богатых же все продумано и предусмотрено. Машины подобрали из разных конструкторских школ: «Мазда-6», «Рено-Дастер», «Шкода-Октавия», «Хёндэ-Солярис» и «Хёндэ-Экус». Добровольцам, посетителям одного из автосалонов Москвы, мы предложили посоревноваться в быстроте выполнения повседневных шоферских манипуляций: подстроить под себя сиденье, руль и зеркала, включить печку, найти заданную радиостанцию, открыть пробку бензобака, включить дворники, долить омывайку в бачок. И в итоге определить, какой из автомобилей легче в освоении. Результаты найдете в таблице и на фотографиях.

Вместе с простым людом в состязании людей и машин участвовал перфекционист и знаток спорткаров, редактор отдела спорта и тюнинга Вадим Никишев.

Дорогущий «Экус» всех поставил в тупик: Алексей и Евгений в поисках того, как пробудить к жизни сиденье водителя.

У Валентины дисплей «Мазды» сразу вызвал смешанные чувства. Вроде всё как у любой современной микроволновки, но «запомнить» нужную частоту без мануала невозможно.

Кто додумался так замаскировать заливную горловину бачка омывателя «Дастера»? Это «шнобелевская» премия в чистом виде!



Валентина долго искала, как открывается крышка бака у «Дастера». А граница-то на замке! Пришлось ей идти за ключом – потеря времени.

«Шкода» не сразу показала свой мотор Екатерине. Точнее, рычажок капота машина высунула, но Катя не сразу поняла, зачем он нужен.

Обратите внимание, как лихо Алексей управился с капотом «Соляриса». Хотя вначале он думал, что капот держат газовые упоры.

Екатерина спустя энное количество времени, обратившись к «помощи зала», сумела-таки открыть бензобак «Дастера»!



ФОТОФИНИШ

Результаты получились субъективные и объективные. В таблице даны минуты и секунды, против которых не попрешь. Разночтения начинаются с третьего места. Там, по ощущениям наших автомобилистов, стоит «Мазда». «Экус», хотя и поразил великолепием, для женщин-испытательниц остался большой загадкой. Включить противотуманки этого авто Катя так и не смогла. А самой замороченной автомашиной субъективно признан «Дастер». Расположить блок управления зеркалами под ручником? А крышка бачка омывателя лишь у «француза» черная и спрятана на совесть. Впрочем, кино и вино у них отменное.

И БЫЛ ГЛУБОКИЙ ЭРГОНОМ

Вадим НИКИШЕВ:

– По ощущениям, проще всего обустроиться в «Солярисе». Минимум необходимых настроек, логичное расположение крупных кнопок и клавиш – сел и поехал! Самый спорный – «Дастер». Тут редко встречаемое расположение клавиш стеклоподъемников и джойстика электрозеркал, открываемая ключом горловина бензобака... Впрочем, если бы в «забеге» приняли участие «Мерседес-Бенц» и «Кадиллак-Эскелейд» с их многофункциональными подрулевыми переключателями, тест, думаю, затянулся бы на целый день! Резюме: простое решение проблемы выгодно не только заводу, но и владельцу.

ЭРГОНОМИКА НА СЕКУНДОМЕРЕ

Водитель (стаж за рулем)	«Хёндэ-Солярис»	«Шкода-Октавия»	«Рено-Дастер»	«Мазда-6»	«Хёндэ-Экус»
Валентина (5 лет)	1 мин. 36 сек.	5 мин. 7 сек.	5 мин. 26 сек.	7 мин. 0 сек.	7 мин. 45 сек.
Алексей (21 год)	2 мин. 28 сек.	2 мин. 23 сек.	1 мин. 34 сек.	3 мин. 53 сек.	5 мин. 23 сек.
Евгений (8 лет)	1 мин. 26 сек.	2 мин. 23 сек.	1 мин. 49 сек.	1 мин. 42 сек.	2 мин. 10 сек.
Екатерина (5 лет)	3 мин. 23 сек.	5 мин. 0 сек.	6 мин. 48 сек.	6 мин. 42 сек.	6 мин. 24 сек.
Вадим (13 лет)	1 мин. 9 сек.	1 мин. 44 сек.	1 мин. 34 сек.	3 мин. 47 сек.	1 мин. 35 сек.
Сумма	10 мин. 2 сек.	16 мин. 37 сек.	17 мин. 11 сек.	23 мин. 4 сек.	23 мин. 17 сек.
Место	I	II	III	IV	V

БИТВА ЗА БРИТАНИЮ

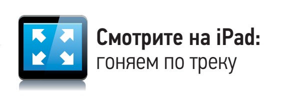
«Рейндж-Ровер» примерил фрак больше 40 лет назад, но не забыл, что такое бездорожье. Кроссовер БМВ-X6 M может съехать с асфальта, но доминируют в нем гены суперкара. ***Вадим Никишев*** *и* ***Олег Петриков*** *под объективом* ***Георгия Садкова*** *помогли раскрыться их талантам на скоростной и внедорожной трассах.*

Рабочий объем впрыскового мотора 33,9 л, мощность 1050 л.с., максималка 548 км/ч... Это характеристики немецкого истребителя «Мессершмитт-Bf 109», который был ударной силой люфтваффе в Битве за Британию. Заряженный кроссовер БМВ-X6 M, рожденный просветленным тевтонским гением, ему немного уступает: с 4,4-литрового битурбомотора V8 снято 555 «лошадок» и 680 Н·м, разгон до сотни – за 4,7 с, потолок скорости (с удаленным ограничителем) 275 км/ч! Разве что по массе самолет и автомобиль почти сравнялись: 2500 кг против 2380 кг соответственно.

Британский «Супермарин-Спитфайр» по ряду характеристик скромнее немецкого самолета: двигатель «Мерлин II» объемом 27 л развивал 1030 л.с. Но максимальная скорость была выше: 582 км/ч. У 2300-килограммового «Рейндж-Ровера» по сравнению с БМВ все наоборот: 5-литровый компрессорный двигатель выдает 510 «лошадок» и 625 Н·м. И парадные цифры у него иные: 249 км/ч без «ошейника» и 5,4 с до первой сотни.

У динамичных вседорожников разные корни. «Рейндж» – люксовый бренд «Ленд-Ровера», прославленного армейскими вездеходами. Вобрав высокие технологии, приобретя роскошную отделку и соответствующую цену, он, к счастью, сохранил высокую проходимость. БМВ-X6 M, напротив, вырастили из спорткара: аналогичный мотор используется


ЗР!
Инструкция
на странице 22







Если передняя ось нашла зацеп или «Рейндж-Ровер» спровоцировали контрсмещением, он легко выводится из заноса газом и рулем. Жаль, баранку приходится крутить много, а обратной связи на ней мало.



Трансмиссия xDrive непрерывно играет распределением тяги, но X6 M всегда демонстрирует избыточную поворачиваемость и с удовольствием метет хвостом и под сброс, и с подачей газа.

на суперседане M5, а полный привод здесь не для покорения целины, а для лучшего контроля над мощной машиной. С другой стороны, на презентациях баварские кроссоверы с трансмиссией xDrive уверенно преодолевают препятствия, поплевывая на диагональное вывешивание с тарированных горок.

На грунтовой трассе ЦСКА, принимающей этапы чемпионата и Кубка страны по кроссу, лежит укатанный снег. Километровая конфигурация с поворотами разной крутизны и перепадами рельефа – то, что надо для наших бойцов. Предположив, что драйверский «биммер» на ездовом треке будет быстрее «Рейндж-Ровера» секунды на полторы, предоставили «британцу» возможность отыграться на внедорожной трассе. Неспортивно? Отчего же, сеансы ползания по непроходимым лесам и болотам, известные как трофи-рейды, имеют статус чемпионата России! Так что отправим наши «истребители» штурмовать снежную колею, по которой накануне продирался армейский «уазик».

Но сначала – испытание «летных» качеств на автодроме. «Рейндж-Ровер» услужливо приседает на пневмоподвеске, облегчая посадку в обшитое дорогой, но скользкой кожей кресло. Конфигурация и множество сервоприводов помогут подогнать его под любого пилота, но уже понятно: с хваткими «ковшами» БМВ, обросшими плотными валиками боковой поддержки, на гоночной трассе это сиденье не сравнится. То же и с другими органами управления – пухлый М-руль «баварца» удобнее штурвала с деревянными вставками, которым щеголяет «англичанин». Электронный джойстик легко ненароком переключить в спортивный режим, тогда как шайба «Рейндж-Ровера» требует для этого вдумчивых действий.

Но даже в таком положении селектора реакции на длинноходную педаль газа у «британца» смягченные: мощности и момента у него с избытком, однако тонко дозировать тягу непросто. То ли дело «немец»! Связь по педали акселератора идеальная – в отличие

Разница между предыдущим «Рейндж-Ровером» и нынешним – как между самолетами «Харрикейн» и «Спитфайр» времен Второй мировой.



БМВ-X6 M, пройдя поворот в красивом скольжении, дольше набирает ход на прямике, – пилоту приходится постоянно корректировать его рулем. Зато звук на полном дросселе фантастический!

Динамика 510-сильного «Рейндж-Ровера» даже на снегу такова, что на прямой он заметно приседает на заднюю ось. При этом никаких траекторных рысканий!

от «Рейнджа», тут сколько нажал, столько и получил. Как не вспомнить оценку германского аса Вернера Мёльдерса, которую он дал английскому самолету: «С точки зрения истребителя, концепция «Спитфайра» выглядит ошибочной. Резкое отклонение ручки от себя может привести к перебоям в работе двигателя. Использование характеристик в воздушном бою сильно ограничено наличием всего двух положений шага лопастей винта: взлетное и крейсерское».

Во «взлетном» режиме «Рейндж-Ровер» хорош! Выход из каждого виража – с гордо поднятым носом, под благородный рык восьми цилиндров. Трансмиссия настроена так, что даже без электронного «ошейника» алюминиевый фюзеляж английского супервседорожника почти не отклоняется от прямолинейного положения. И при торможении



Создатели «Рейндж-Ровера» гордятся тем, что в их вседорожнике среди всех конкурентов посадка самая высокая. Но если в городском потоке и на бездорожье это во благо, то на извилистой дорожке вестибулярке приходится нелегко.

Шайба автомата удобна. Но даже в режиме «спорт» отклики на длинноходную педаль газа не превращаются в оголенный нерв.

Интерьер большого «Рейнджа» тяготеет к минимализму. Водительское кресло по традиции приближено к левому борту.

Салоны всех современных БМВ с небольшими вариациями повторяют друг друга. В М-линейке больше дорогих материалов и спортивной атрибутики.

Как бы низко по меркам вседорожника ни стояли мультиконтурные кресла, в X6 M организму тяжело смириться с сочетанием динамики и тряскости суперкара и 20-сантиметрового клиренса.

Джойстик имеет лишь одно фиксированное положение, включающее спортрежим коробки передач, – рука сама загоняла его в эту лузу.

даже на нестабильном снежно-ледовом покрытии «Рейндж» непоколебим. Но в поворотах…

Да, новое поколение сбросило пару центнеров, а над управляемостью серьезно поработали. Разница между предыдущим «Рейндж-Ровером» и нынешним – как между самолетами королевских ВВС времен Второй мировой: «На фоне «Харрикейна» «Спитфайр» выглядит аппаратом другого класса. Он прекрасно управляется, а его характеристики сравнимы с характеристиками Bf 109», – отмечал когда-то Мёльдерс. Однако «британец» остался слишком безопасным, пресным, невозмутимым. Маневры в скользких поворотах по-джентльменски неспешны. Сначала он долго едет с повернутыми колесами, причем о сносе узнаешь не по падению усилия на многооборотном руле с электроусилителем, а визуально, по приближению сугроба. Затем, если передку есть за что зацепиться, «Рейндж-Ровер» вспоминает о постоянном полном приводе и уходит в мягкий занос. А коли попал на накатанный участок, то ни на сброс, ни на подачу газа автомобиль не реагирует – скользит до тех пор, пока шины не зацепятся за снег.

После него БМВ-X6 M – словно карт. Острый руль с переменным передаточным отношением, плотная подвеска и выпестованные классические повадки. Трансмиссия xDrive по умолчанию передает больше тяги на задний активный дифференциал, который умело делит ее между внутренним

Контролировать скольжения проще простого: слегка скорректировал траекторию, поддал чаду – и «биммер» с полноприводным усердием выгребает из виража!

Смотрите на iPad: панорамы салонов



Во время движения по сложным участкам «Рейндж-Ровер» отображает положение передних колес и состояние дифференциалов.

«Нарисованный» тахометр – скорее дань традиции, чем необходимость. Компрессорный V8 не знает, что такое недостаток тяги на малых оборотах, а автоматическая трансмиссия позволяет не думать о моменте переключения.



Подрулевым лепестком передачи меняются даже в «драйве». В автоматический режим возвращает долгое нажатие «гашетки».



На фоне компьютерных приборов «Рейндж-Ровера» комбинация БМВ-Х6 М выглядит подчеркнуто традиционно. Но на ветровое стекло можно вывести проекцию различных данных, которые меняются как в М-режиме, так и в обычном.

Кнопками внизу консоли активируют скудный внедорожный арсенал X6 M – систему поддержания скорости на спуске. Либо отключают систему стабилизации.



Ни на внедорожной трассе, ни на скоростной кроссовой опцией ручного переключения не пользовался ни один пилот: срабатывания коробки быстры и логичны.

колесом и наружным. Это в режиме *M Dynamic*, – он активируется кнопкой на руле, при этом зажимаются амортизаторы, снижается производительность гидроусилителя, притупляется бдительность стабилизации… А стоит отключить электронную страховку, вседорожник и вовсе становится заднеприводным: муфта системы xDrive размыкается и БМВ на любое действие реагирует заносом. Прикрыл газ с поворотом руля – корма мягко поплыла, добавил – понеслась. Но контролировать скольжения проще простого: слегка скорректировал траекторию, поддал чаду – и «биммер» с полноприводным усердием выгребает из виража. Восторг



Стоит электронике уловить пробуксовку на бездорожье, просвет «Рейндж-Ровера» автоматически увеличится почти до 40 см! Жаль, компрессор пневмоподвески периодически перегревался и просил пощады.

После оплошности «Рейндж-Ровера», севшего в сугробе перед мостиком, единственный шанс преодолеть это препятствие на X6 M давала попытка проскочить ходом. Получилось!

от пилотирования сопоставим разве что с послушностью, с которой «баварец» подчиняется командам. Настоящий истребитель!

Пока готовятся данные хронометража, отправляемся на внедорожные испытания. Первым пустили «Рейндж-Ровер», последним – БМВ, а для страховки меж ними определили армейский УАЗ. «Англичанин» после первого касания брюхом заподозрил неладное и в автоматическом режиме системы «террейн риспонс» приподнялся на пневмоподвеске. К базовым 228 мм добавилось еще 75 мм – теперь можно спокойно ползти по колее от «козлика», наблюдая на мониторе, как зажимаются дифференциалы на тяжелых участках. Если бы не осторожность, вынудившая остановиться перед узким мостиком через овраг, «Рейндж-Ровер» вообще одолел бы маршрут без «галстука», своим ходом. Не беда – отечественный «проходимец» сдернул «британца» с насиженного места. Оставшиеся участки прошли без приключений.

А вот X6 M поначалу уверенно держался в кильватере, разравнивая передним спойлером колею, и ходом проскочил место, где сел «Рейндж-Ровер». Но стоило дороге пойти в горку, а колее стать чуть глубже, как рычаги коротkoходных подвесок уперлись в снег. Электронная имитация блокировок забилась в истерике, пытаясь взвалить задачу по спасению на колесо с нормальным сцеплением, но, побесившись, БМВ сдался и часть пути проделал на буксире. Итак, счет сравнялся?

Смотрим на подоспевшие результаты с кроссовой трассы – и не верим глазам. Действительно, как и прогнозировали, разница во времени круга



Как только колея стала глубже, БМВ-X6 M сел на брюхо. Пытаясь сдвинуть 2,4-тонную махину с места армейским УАЗом, порвали трос.



Олег ПЕТРИКОВ,
мастер спорта, генеральный директор автодрома «Смоленское кольцо»

Я немало поездил на седанах, спорткарах и вседорожниках БМВ в обычной жизни и на тестах. Но модель Х6 М для меня загадка: это не полноценный вседорожник, чему свидетельством сегодняшние испытания, а автомобиль повышенной проходимости. Он слишком жесткий для ежедневной эксплуатации, слишком высокий и тяжелый для суперкара, что не позволит ставить рекорды на летних трек-днях. Пожалуй, такой сплав пригодится на кроссовых трассах – однако на скользком покрытии все 555 сил не нужны. А с таким ценником (от 5 670 000 рублей) БМВ-Х6 М выберешь никак не разумом – лишь душой, пресытившейся обыденным.

«Рейндж-Ровер», напротив, пробуждает интерес. На таком можно и с водителем передвигаться, и самому получать удовольствие за рулем – от уверенной, динамичной, пусть и не спортивной, езды. За сопоставимые деньги 510-сильный «Рейндж» универсальнее и потому видится более логичной покупкой.

Его победа на кроссовой трассе объясняется не только мягкой и длинноходной подвеской, которая поддерживает надежный контакт колес с неровным покрытием и позволяет использовать динамическую загрузку. Еще один плюс, как ни странно, заключается в характере управляемости: «Рейндж» заставляет просчитывать ситуацию на пару ходов вперед, иначе сорвется в затяжное скольжение – и прощай, нормальное время круга. А легкость, с которой БМВ подчиняется приказам пилота, расслабляет. Подумаешь, чуть мазнул на входе, – помарку легко исправить движением руля и педали газа. И на выходе из поворота там, где Х6 М летит в красивом заносе, «Рейндж» уже пулей устремляется вперед. В общем, «баварец» подарил больше эмоций, а более требовательный к пилотажу «британец» добыл победу в битве за время.

составила около полутора секунд, только быстрее оказался «Рейндж-Ровер»! Вот тебе и малоинформативный штурвал, яхтенная неспешность принятия маневра, управляемость без огонька… Решающим оружием на таком покрытии стали длинноходные, относительно мягкие подвески, обеспечившие хороший контакт колес, и надежная, а не озорная управляемость.

БМВ-Х6 М, подаривший столько эмоций, эту битву проиграл. Правь, Британия! **ЗР**

НЕМАТЕРИАЛЬНАЯ ЦЕННОСТЬ

«Роллс-Ройс» – апогей автомобильного мира. На вершине он уже почти сто лет. Не существует автомобилей богаче, престижнее и роскошнее этих седанов. В мир больших денег и столь же больших возможностей на несколько дней погрузился ***Юрий Тимкин****. Фото* ***Александра Батыру****.*







Деревянный столик, цветной монитор, мультимедийная система – оснащение на уровне первого класса бизнес-джета.

Сиденья, само собой, снабжены электроприводами. Также есть вентиляция и массаж.

Представительский седан высшего уровня оценить непросто. Всё потому, что за его рулем наемный водитель со своими критериями и требованиями к машине. Сзади же восседает хозяин, и у него совсем другие запросы и ожидания. Два мира – две системы! Автор подслушал каждую сторону.

ФАНТОМНЫЕ ГРЕЗЫ

С «Роллс-Ройсом» я познакомился пару лет назад. Американские партнеры по бизнесу встречали меня в аэропорту на «Фантоме», флагмане британской марки. Если честно, меня ошарашил уровень комфорта и роскоши. И представить не мог, что автомобили бывают такими.

В тот момент и решил: как только заработаю достаточно, обязательно куплю «Роллс-Ройс». Дела у меня идут в гору, и исполнить мечту удалось достаточно быстро. Правда, приобрел «Гоуст» – младшую модель компании. Тем не менее мой статус в обществе моментально вырос. Приезжаешь в «Роллсе» на встречу, и отношение к тебе подобающее. Уважают у нас силу, власть и деньги. В общем, 17 400 000 рублей, что я заплатил за «Гоуст», совершенно оправданны. Хорошее вложение, не сомневаюсь, мне оно вернется сторицей.

В сравнении с «Фантомом» мой автомобиль не такой эксклюзивный, встречается на дорогах гораздо чаще. Да и размером он поменьше. Но зашкаливающая за пять с половиной метров длина все равно впечатляет. В салоне, конечно, не так просторно, однако ни о какой тесноте не может быть и речи. Ноги свободно вытягиваю. А если понадобится, кнопкой сдвигаю переднее пассажирское кресло и получаю вагон пространства. Впрочем, делаю это редко: я человек в меру упитанный, живот мне не мешает. Надо бы, кстати, сегодня заехать в новый ресторан молекулярной кухни – там сейчас по вечерам можно весь свет встретить.

Отсутствием воображения никогда не страдал, поэтому, выбирая из десятков видов отделки, остановился на темно-красной коже, создающей особенную, прямо-таки будуарную обстановку. Влюбился в вызывающе шикарные ковры из натуральных овечьих шкур с трехсантиметровым ворсом – ноги в них просто утопают. Пачкается эта роскошь моментально,



Задние пассажиры делают погоду сами. Причем температуру можно регулировать послойно: например, вверху прохлада, внизу тепло.

Клавиши стеклоподъемников выполнены из полированного металла, хлад которого приятно греет душу. Сразу понимаешь – вещь!

но не стелить же сюда плебейские резиновые коврики! Как говорили в древности, quod licet Jovi non licet bovi – что дозволено Юпитеру, не дозволено быку.

Нравятся необычные шторки на окнах – сдвигаются влево-вправо, а не вверх-вниз. Очень по-британски! А чего стоят вставленные в стойки зеркала! Незаменимая вещь для моей красотки-спутницы.

Глаз отдыхает на винтажных формах дефлекторов обдува. Самое же занятное, что температуру нельзя выставить точно по градусам – только наугад. Но ничего, привык. Все-таки большие чудаки эти англичане.

Биржевые сводки и последние новости смотрю через Интернет – в машине есть все необходимое для работы. У шикарных задних кресел предостаточно электрорегулировок, есть и вентиляция. Без преувеличения, это полноценный филиал моего офиса. И еще вопрос, в каком из них комфортнее. В стационарном – суета: посетители, секретарь с тьмой напоминаний… Скован по рукам и ногам. Здесь же только водитель, он не задает лишних вопросов. Славный малый. Надо бы ему поднять зарплату. Но не сейчас, может, после майских. А пока ограничусь премией.

Вообще, я очень доволен «Гоустом». Он придает мне веса в обществе, радует помпезным видом. И конечно, комфортом. Расслабиться после переговоров в нем не проблема: роскошная «музыка», отменная шумоизоляция. Недостаток вижу только

Флагман марки «Роллс-Ройс» – седан «Фантом». Его выпускают в двух вариантах: со стандартной колесной базой и с удлиненной. **Двигатель V12 –** легендарного для марки рабочего объема: **шесть и три четверти литра. Мощность 460 л.с.** Этим же мотором снабжают построенные на базе «Фантома» двухдверные «Фантом Купе» и «Фантом Дропхед Купе» (кабриолет). В марте на Международном автосалоне в Женеве дебютировала еще одна модель – «Рейт». Это купе стало самым быстрым «Роллс-Ройсом» за все годы существования марки.



Дизайн интерьера подчеркнуто старомоден, при этом различными современными системами он насыщен по высшему разряду.

Часы, что в правой части передней панели, строго симметричны клавише ручника слева.

Под шкалами широченный дисплей, на нем исчерпывающая информация о состоянии автомобиля.

Проекция приборов на ветровое стекло помогает меньше отвлекаться от дороги.

Подрулевой рычажок управляет восьмиступенчатым автоматом. Кнопка *P* расположена в торце – так гораздо удобнее.

один – плавность хода для представительского автомобиля, тем паче для «Роллс-Ройса», невыдающаяся. На российских кочках тряска все-таки ощущается. «Фантом», помнится, не ехал, а стелился, словно под колесами ковровая дорожка. Впрочем, на привычном маршруте Барвиха – центр – Барвиха дорога всегда в идеальном состоянии.

Так или иначе, следующая моя покупка – «Фантом». Вот проведу сделку, которую готовлю последние полгода, и куплю. Правда, придется потратиться еще и на машину сопровождения, про которую мне талдычит водитель, но оно того стоит. Все мультимиллионеры принимают такие правила игры. Постойте, а на чем же мне ездить, когда стану миллиардером?

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ УПРАВЛЯЮЩИЙ

Удивительное дело: стоило мне пересесть с обычного немецкого представительского седана на «Роллс-Ройс», как у людей кардинальным образом поменялось отношение. Все вокруг стали такими услужливыми, такими вежливыми. Только включу поворотник – сразу предоставляют «лыжню». И гаишники совершенно не проявляют интереса к «Гоусту». Для них он и вправду привидение.

Но вот колючие взгляды из затонированных автомобилей с крепкими ребятами мне не по душе. Сколько слышал историй, как они угоняли дорогущие машины прямо с водителем, которого потом находили за городом привязанным к какому-нибудь столбу… Тьфу-тьфу-тьфу, постучу по дереву. Его, слава богу, в салоне предостаточно.

При нашем уровне преступности к «Роллс-Ройсу» обязательно должен прилагаться набитый охраной черный джип. При удобном случае снова напомню шефу.

Заметил, что в «Гоусте» чувствую себя по-особенному. В джинсах и кроссовках за рулем ощущаю себя неловко, словно босяк какой-то. А вот в строгом костюме с галстуком всё приходит в норму. Очень требователен автомобиль и к чистоте. Мойка каждый день обязательна, желательно с полировкой. Иначе его лощеный образ изрядно девальвируется.

Самое главное – не соваться на подземные парковки, где на узких


Надежность автомобиля.
С чего всё начинается?
VARTA
POWER FRAME
Батареи VARTA® снабжают необходимой энергией всю современную электронику в Вашем автомобиле. Прогрессивная технология PowerFrame® обеспечивает превосходные пусковые характеристики, возможность быстрой подзарядки и более долгий срок службы батареи. Все ведущие автопроизводители доверяют VARTA. Вы также можете нам доверять.
Узнайте больше на www.varta-automotive.com
Всё начинается с VARTA®
Johnson Controls

Крутилками климат-контроля выбираешь интенсивность потоков, а «блинчиками» задаешь температуру. Установить с точностью до градуса нет возможности. Чудеса!

Ряд клавиш на консоли – словно инкрустированные сапфиры. Что интересно, они с датчиками приближения: подносишь палец – и на экране появляется строка с напоминанием, за какую функцию она отвечает.

Это чуть видоизмененный блок iDrive от «семерки» БМВ. Удобная штука.

Чтобы регулировать силу потока воздуха, вытягивают винтажные ручки.



Ручка действительно потолочная. Смотрится ну очень непривычно.

винтовых въездах ничего не стоит попасть в капкан. Разок в таком побывал – больше не хочу.

Я в курсе, что «Гоуст» построен на платформе удлиненной «семерки» БМВ. Техника техникой, но воспринимается «англичанин» совершенно иначе. «Семерки»-то на каждом шагу, а мы с «Роллсом» большая редкость. Коллекционная вещица! И выглядит он гораздо пафоснее. БМВ – это современная вилла в стиле хай-тек, а «Роллс-Ройс» – замок, дворец, исторический особняк. Произведение искусства! Которое надо холить и лелеять, чтобы сохранить для потомства. Аристократ, одним словом.

Салон эклектичен. Классические формы, нарочито старомодные детали вроде металлических ручек управления воздуховодами, благородный аромат… Но при этом начинка ультрасовременная. Тут тебе и выход в Интернет, и кресла с массажем, и проекция приборов на ветровое стекло, и джойстик информационно-развлекательного комплекса. Когда жду босса (бывает, полдня жду), с удовольствием смотрю телевизор – помогает коротать время.

А еще у «Роллса» задние двери открываются против хода – решение не только элегантное, но и практичное, ведь, если их распахнуть настежь, получается гигантский проем. Шеф в него заходит гордо, с достоинством. Закрывать дверь за ним не нужно – на то есть электроприводы. Отворять, впрочем, тоже. Кстати, на открывание дверных замков «Гоуст» реагирует с британским изяществом, высвобождая из недр капота фирменную фигурку – «Дух экстаза». Признаюсь, имею маленькую слабость: любоваться тем, как она взмывает вверх, я могу бесконечно!

Заморосил дождик. Надо бы шефа прикрыть одним из зонтиков, которые хранятся в торцах передних дверей. Он, сибарит, такое внимание ценит. Глядишь, эта акула капитализма зарплату поднимет или хотя бы премию к майским выпишет.

Спрашиваете, что еще в «Гоусте» необычного? Меня, пожалуй, более всего занимает прибор, показывающий резерв мощности, – такой

Позволить себе «Роллс-Ройс» могут, мягко говоря, немногие. Но даже в этой малочисленной группе избранных есть своя иерархия. Олигархи предпочитают «Фантом», и порой не один: лимузин для деловых поездок и, скажем, купе для променадов в выходные дни. В последнем случае владелец сам сидит за рулем. **«Гоуст», более демократичный, чаще покупают деятели шоу-бизнеса.** А вот власти предержащие на «роллс-ройсах» по соображениям политкорректности не ездят. Во всяком случае, по России.



В торцах передних дверей предусмотрено место под зонтики. На очень важную персону не должно упасть ни капли!

только в «Роллс-Ройсе» и встретишь! Стоишь на светофоре – показывает, что в моем распоряжении 100% потенциала мотора. Ускоряешься – стрелка клонится в сторону нуля. Но на самом деле за отметку 50% она переходит крайне редко: тяги всегда с запасом.

В прежние времена мощность «роллс-ройсов» не афишировали. Говорили, достаточная. Ныне англичане ничего не таят. И правильно делают! Такими характеристиками даже в высшем свете не грех прихвастнуть. Порой хозяин невзначай так кинет: у моего-то, дескать, 12 цилиндров и 570 «лошадей». Звучит!

Пусть себе хвастается. Что ему с той мощи? Вся она в моих руках! Могучий мотор разгоняет 2,5-тонный седан с невероятной легкостью. Пять секунд – и мы мчим на 100 км/ч. Максималка ограничена рубежом 250 км/ч, а без электронного поводка машина, думаю, пошла бы все 300. С такой динамикой постоянно попадаю на штрафы, «письма счастья» шлют одно за другим. Электронным ящикам, в отличие от живых гаишников, всё равно, какой марки автомобиль-нарушитель. Вот и штрафуют, спасу нет от них.

Поражает меня работа 8-ступенчатой автоматической коробки: моменты переключений я уловить не могу, всё происходит совершенно незаметно. Курсовая устойчивость и стабильность в поворотах высочайшие (при такой длиннющей базе это неудивительно). А вот плавностью хода элитный «англичанин» несколько разочаровал: у пневмоподвески не получается полностью изолировать экипаж от ям. От машины стоимостью в целое состояние ожидаешь большего.

Иногда приходится по команде шефа мчать во весь опор. Для меня это каторга. Мало того, что несолидно, – лихачить на «Роллсе» очень несподручно: массивный «англичанин»



«Роллс-Ройс» немыслим без фигурки «Духа экстаза», но на паркинге лучше убрать ее под капот.

изрядно кренится в виражах. Слишком легкий и малоинформативный руль не располагает к скоростному маневрированию. На курсах повышения водительского мастерства я поездил на БМВ – «семерка» показалась более поджарой, «Гоуст» после нее воспринимается неспешным. Впрочем, так оно и должно быть – не пристало джентльмену на «Роллс-Ройсе» торопиться. Как там пелось у Стинга? Gentleman will walk but never run. Золотые слова. ЗР

Редакция благодарит компанию «Авилон», официального дилера «Роллс-Ройс мотор карс», за предоставленный автомобиль.

ЭВОЛЮЦИЯ КАЧЕСТВА

ЗНАМЕНИТЫЙ
ФИЛЬТР **RECESSED™**
ОТ СОЗДАТЕЛЕЙ **PARLIAMENT**



КУРЕНИЕ УБИВАЕТ

«АНТИТАБАК» АС-889

Изготовитель	НПП «Астрохим», Россия
Ориентировочная цена	60 руб. за 125 мл
Применение: распылить во всем объеме салона авто и проветрить.	
Оценка	55 баллов: неважный результат



Нейтрализатор запахов АС-885

Изготовитель	НПП «Астрохим», Россия
Ориентировочная цена	100 руб. за 500 мл
Применение: распылить и проветрить салон (комнату).	
Оценка	55 баллов: неважный результат



Нейтрализатор запахов «АНТИТАБАК Королевская сосна»

Изготовитель	«РусХОЛТС», Россия
Ориентировочная цена	110 руб. за 250 мл
Применение: распылить в воздух и/или на поверхность.	
Оценка	70 баллов: неплохо

Ароматизатор «Антитабак (лимон)» RF 030

Изготовитель	«Иву Хоньсу Импорт энд Экспорт», Китай
Ориентировочная цена	40 руб. за 2 пластины
Применение: вскрыть упаковку и подвесить так, чтобы не было контакта с другими поверхностями.	
Оценка	70 баллов: неплохо



СИЛЬНЫЕ ДУХОМ

*Кажется, Бернард Шоу говорил, что курящие и некурящие не могут быть одинаково свободны в одном купе. В борьбу за свою свободу в прокуренном кем-то салоне автомобиля вступили два некурящих исследователя – **Алексей Воробьев-Обухов** и **Михаил Колодочкин**.*

Курение – лучшая дыхательная гимнастика. Для курильщика, разумеется. А тем, кто жалуется на головную боль и тошноту от въевшихся повсюду табачных смол, приходится заниматься самолечением. Самый бесполезный способ – проветрить салон. Самый радикальный – поменять обивку. Ну а самый простой – приобрести какую-нибудь автохимию, якобы готовую нокаутировать всю эту гадость.

Что купить? Помимо вездесущих ароматизаторов, фактически замещающих исходный запах каким-то иным, есть нейтрализаторы, призванные убивать, к примеру, ту же табачную вонь, не добавляя иных ароматов. Работоспособность тех и других оценивают одинаково – в баллах. Оценки от 100 до 80 говорят о полной дезодорации, от 79 до 60 – о частичной, а ниже 60 – о том, что разработчикам еще есть над чем поработать.

Испытания девяти различных препаратов проводили специалисты аккредитованной лаборатории ИЦ «БЫТХИМ-2». Первые два места заняли, как и следовало ожидать, нейтрализаторы, однако бронзу все же отвоевал ароматизатор. ЗР

Ароматизатор «Энергия океана» AR-112

Изготовитель	«Чжэцзян Джилаода Кар Апплайнс», Китай
Ориентировочная цена	100 руб. за флакончик

Применение: подвесить в удобном месте салона без контакта с другими поверхностями.

Оценка	50 баллов: ниже некуда

6 место

Нейтрализатор запахов для интерьеров автомобиля HG5185

Изготовитель	Hi-Gear Products, США
Ориентировочная цена	200 руб. за 340 г

Применение: распылить на поверхность, впитавшую запах.

Оценка	80 баллов: серебряная медаль

2 место

Ароматизатор «Ямайка Антитабак» SAT-2033

Изготовитель	«Жейджианг Джилаода Кар Аплианс», Китай, для ООО «Сапфир»
Ориентировочная цена	40 руб. за пластинку

Применение: подвесить за пластиковый крючок; избегать контакта с пластиком, винилом, ковровыми покрытиями, окрашенными и лакированными поверхностями.

Оценка	75 баллов: бронза; лучший среди ароматизаторов

3 место

Ароматизатор воздуха «Зеленое яблоко» AR-120

Изготовитель	«Чжэцзян Джилаода Кар Апплайнс», Китай
Ориентировочная цена	140 руб. за 45 г

Применение: снять защитную фольгу, установить в автомобиле.

Оценка	50 баллов: толку практически нет

6 место

Нейтрализатор запахов «Freshcar Альпийские луга»

Изготовитель	«Тетросил», Великобритания
Ориентировочная цена	260 руб. за 250 мл

Применение: распылить в воздухе в направлении поверхности и оставить до высыхания; не использовать на коже, нубуке и замше.

Оценка	90 баллов: чемпион

1 место

ВЫБОР ЗР


Н651ТМ 197 RUS
У 453 РН 77 RUS
PEUGEOT ЛИОНЪ (495) 921 31 31

ЖЕЛАНИЕ УДИВЛЯТЬ

*Какие качества важнее для автомобилей компактного класса? Управляемость? Практичность? Или, быть может, оригинальность? **Сергей Воскресенский** нашел компанию новичку «Пежо-208» и отправился за ответом на полигон. Фото **Георгия Садкова**.*



Skoda Fabia
1,6 л, 105 л.с., 6-ступенчатый автомат, Elegance
629 000 руб.

Peugeot 208
1,6 л, 120 л.с., 4-ступенчатый автомат, Allure, опции
728 000 руб.

Chevrolet Aveo
1,6 л, 116 л.с., 6-ступенчатый автомат, LTZ
581 000 руб.

Seat Ibiza
1,6 л, 105 л.с., 7-ступенчатая DSG, Style
705 990 руб.



Seat Ibiza

Дебют хэтчбека состоялся весной 2008 года, в 2012-м – обновление и начало официальных продаж в России.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,4 л (85 л.с.), 1,2 TSI и 1,6 л (105 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ: 5-ступенчатая механика, 7-ступенчатая роботизированная DSG.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Reference, Style.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года без ограничения пробега, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 28 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 569 000–689 990 руб.

Peugeot 208

Пятидверный хэтчбек впервые представлен публике весной 2012-го, в конце года начались продажи в России.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,0; 1,2 и 1,6 л (68, 82 и 120 л.с.); дизельный, 1,6 л (92 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ: 5-ступенчатая механика, 4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Access, Active, Allure.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года без ограничения пробега, межсервисный интервал – 20 000 км или 12 месяцев, 80 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 510 000–715 000 руб.

Смотрите на iPad: кто на новенького

По-моему, иные производители встали на новый путь проектирования автомобилей. На котором желание удивить нас с вами доминирует над устоявшимися инженерными традициями. Необычность форм, нестандартное расположение органов управления – вот доминанта многих новых разработок. Ведь неизведанное манит, а «правильные» машины приелись. Только – вот беда! – вычурное на деле частенько оказывается неудобным.

АТЕЛЬЕ МОД

Что предпочесть? Однотонную антрацитовую «Шкоду» или обрамленный стеклянной крышей французский шарм «Пежо», в котором ты сразу попадаешь на праздник? Странный, на первый взгляд, вопрос. Ведь в «Фабии» с ходу не рассмотришь все блага цивилизации, а в этом «Пежо» они как грибы в осеннем лесу – в изобилии. Вниманием завладевает игрушечный руль, будто позаимствованный у гоночного болида. Эффектно! Но он существует сам по себе, без согласования с приборами: попробуй вот так, сразу рассмотри их поверх баранки. Экран дисплея такой яркий и манящий. После первого восторженного «ах!» вторая мысль – как же его выключить? У нашей машины это пустышка: сюда не выводится ни навигация, ни камера заднего вида. Зато есть до зарезу нужная функция – просмотр фотографий. Ну как же водителю без нее!



Chevrolet Aveo

Продажи седана в России начались весной 2012-го, позже гамма кузовов пополнилась более дорогим хэтчбеком.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 1,6 л (116 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ: 5-ступенчатая механическая, 6-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: LT, LTZ.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 162 дилерских центра.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 537 000–573 000 руб.

Skoda Fabia

Последняя генерация популярной модели представлена в 2007 году. В 2010-м проведено обновление.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,2; 1,4 и 1,6 л (70, 86 и 105 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ: 5-ступенчатая механическая, 6-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Active, Ambition, Elegance.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года без ограничения побега, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 121 дилерский центр.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 409 000–629 000 руб.

А то, что рукоятка двери назойливо давит на колено, – это нормально; массивная передняя стойка мешает обзорности – тоже ничего. Усаживаясь за руль, проделываете комплекс упражнений на гибкость, чтобы не задеть стильную крышу? Привыкнете. Главное – эффект достигнут: салон 208-го никого не оставляет равнодушным. Комментарии насыщены вариациями на тему эпитета «прикольный». Вот только общая оценка невысока…

Как же меняется после таких экспериментов отношение к мрачноватому интерьеру «Фабии»! И входить удобно, и сидеть. Кресло с четким профилем и поддержками. Места, особенно над головой, предостаточно. Как ни придирайся, всё организовано удобно. Конечно, ярких красок мало и челюсть центральной консоли выглядит незавершенной, зато ни к чему не надо приспосабливаться.

«Сеат-Ибица» не самая удачная попытка превратить интерьер «Фабии» (модель, по сути, одна и та же) в нечто горячее. Совсем не спортивное водительское кресло с выпуклостью под лопатками, блескучий пластик центральной консоли, багрово-красная подсветка, провалившиеся нечетные цифры спидометра – все это скорее отдает доморощенным тюнингом, нежели формирует заряд водительского азарта. Хотя признаю, что в целом эргономика неплоха.



Странное чувство остается от интерьера 208-го: на фоне избытка оригинальности давящая пустота справа.

Аналогового спидометра создателям «Пежо», видимо, мало, поэтому в данной версии есть еще цифровой дублер на дисплее. Но вот незадача: в отличие от «Шкоды» или «Сеата», его показания нельзя заменить другими.

1 Предлагаемое меню здесь озадачивает: эдакий суррогат, перечень скорее дополнительных, не очень нужных функций. 2 Двухзонный климат контроль – это здорово. Жаль, к дисплею (опция, 28 000 руб.) не добавили русифицированную систему навигации. 3 В европейской комплектации 208-го вообще нет обычного автомата, только механика и робот. 4 Сиденье водителя «Пежо» выделяется демократичными размерами подушки и недостаточно высокой спинкой. Слева от подушки, как всегда у «французов», упрятанный подальше тумблер подогрева.

Не обольщайтесь! Мешает, во-первых, дверной проем, во-вторых, толстая спинка переднего кресла. Да и ступни ног в «Пежо» девать некуда.

Наконец, «Авео» с его бюджетными пластиками, суперкомпактными мотоциклетными приборами, примитивным устройством кондиционирования и вентиляции (у остальных климатики и климатроники). Отдельная кнопка на рычаге для ручного управления автоматом – и вовсе эргономический нонсенс. Аутсайдер? Совсем нет. Здесь удобно сидеть, и не только спереди. Руль, педали, кресло водителя – все на удивление гармонично, причем интерьер благодаря игре цветов и оттенков смотрится веселее, чем в той же «Фабии», создателям которой не помешало бы кое-что позаимствовать у этого автомобиля.

ПРОМЕНАД

Сочетание 120 «лошадей» под капотом и… 4-ступенчатого автомата родом из конца девяностых: дерганый, резкий, этот агрегат в «Пежо-208» полон противоречий. С одной стороны, автомобиль едет очень напористо – мотор позволяет. Вместе с тем коробка не приемлет резких нажатий на акселератор. Рывки, неприятные паузы в самые ответственные моменты, жуткий рев при разгоне – всё это начисто убивает желание использовать неординарные возможности 208-го.

На высокой скорости машина подкупает стремительным выполнением команд, но на колдобинах легко выходит из повиновения. Подвески у 208-го жесткие, вибронагруженные, не желающие мириться с мелкими неровностями. А к ним информативный (этого не отнять), но нервный руль и такая же перекачанная агрессией управляемость. «Музыкальное» сопровождение – гул от дороги и рассекаемого воздуха, из-за чего в «Пежо» чувствуешь себя словно в пустой бочке.

«Сеат-Ибица»? То, что его подвески не менее жесткие, чем у «Пежо», ожидаемо. Но с мелкими неровностями шасси «Ибицы» справляется явно лучше. А как достойно «испанец» ведет себя в быстрых поворотах! Вот где старания инженеров явно приложены в правильном направлении.

«Сеат» неплох по части акустического комфорта, у него внятные тормоза. Даже двигатель, у которого в сравнении с мотором 208-го мощности поменьше, вдруг запел, подстегнутый расторопным роботом DSG. Эффектный разгон, мгновенные переключения – все здесь на руку активному водителю. Есть особенности, связанные с заминками или, наоборот, резкостью включений роботизированной коробки. Но отменно настроенные ездовые способности все равно берут верх.

«Шкода-Фабия» завоевывает симпатии по-своему. Автомат предложил

SEAT IBIZA

Мягкий, теплый на ощупь пластик передней панели и беспардонно сверкающие на солнце экраны багровых дисплеев. Испанский подход к интерьеру спорный.

Не знаю, как насчет спортивной ноты, но читаются эти приборы хуже, чем в «Фабии».

1 Пожалуй, это самые выпирающие детали интерьера «Ибицы». 2 Разрешать спор между DSG («Ибица») и автоматом («Фабия») – дело неблагодарное. Робот не только темпераментнее, но и экономичнее (7,0 против 7,5 л на 100 км пробега, по нашим замерам). Тем не менее у автомата есть свое преимущество: для повседневной езды он удобнее. 3 С креслом водителя в «Ибице» перемудрили, особенно со спинкой.

Еще одно приспособление для пыток. Даже не верится, что форма кузова может так повлиять на остальное.



Из откровенных минусов салона «Шевроле» – жесткий пластик по кругу. Зато в меру стильный и веселенький.

Лично у меня к мотоциклетной теме этих приборов сложное отношение. Перемудрили, в том числе с логикой пользования маршрутным компьютером.

1 Три обычные крутилки системы отопления и вентиляции «Авео» на самом деле легко соперничают с более мудреными системами. 2 Шестиступенчатый автомат «Шевроле» работает надежно, но вот «+» и «–» ручного переключения жутко неудобны. 3 Против ожиданий, большинство водительских кресел на «малышах» оказались полноразмерными, и «Авео» не исключение. Оценка немного снижена из-за пустоты в поясничной области.

Простые формы кузова «Авео» – гарантия удобства входа для задних пассажиров. В данном случае и запас в ногах имеется, пусть мизерный.

тому же, что у «Сеата», мотору надежную, но более спокойную и сбалансированную манеру разгона, без рывков и подергиваний. Реально адаптированные к нашим условиям подвески остались столь же упругими, но явно прибавили в энергоемкости. Это заметно на серьезных колдобинах, где «Фабия» рулит. Управляемость подкорректировали в сторону меньшей спортивности. Но она осталась хорошей и более предпочтительной, чем у «Пежо». «Шкода» проигрывает «Сеату» из-за голосистости мотора при разгоне,– тут «Фабия» не стесняется надавить на уши.

«Шевроле-Авео» в ездовом плане выделяется комфортными подвесками, которые играючи справляются с предложенным маршрутом. Но не всё идеально: колеса «Авео» неприлично гулко шлепают по швам и стыкам, чего остальные авто себе не позволяют.

ПРИСПОСОБЛЕНЦЫ

Наша балльная система учитывает среди прочего чисто российские особенности эксплуатации. Как с этим обстоят дела у квартета? Стальная защита мотора и коробки установлена на «Шевроле» и «Пежо», у «Сеата» она не менее мощная, но из композитных материалов. А вот «Шкода» со своим рекордным в классе дорожным просветом осталась без «прикрытия». Защиту двигателя на «фабии» с автоматом (в отличие от машин с механикой) завод не устанавливает.

Без брызговиков в России – никуда. Об этом знают все, кроме «Пежо». Зато у французской машины в бампере сетка с мелким шагом (3–5 мм) лучше других защищает от бомбардировки гравием радиатор кондиционера и систему охлаждения двигателя. У «Шкоды» ячейки сетки настолько крупные, что рука пролезает! Немногим лучше обстоят дела у «Сеата» и «Шевроле», и последствия уже видны: при пробеге всего по 5000 км у обоих авто в нескольких местах помяты ребра радиатора.

«Шкода», «Пежо» и «Сеат» – обладатели полноразмерных запасных колес, у «Авео» в багажнике докатка. Мелочь? Возможно, но, пробив колесо вдали от дома и не имея возможности его отремонтировать, вы становитесь заложником прежде всего жесткого ограничения скорости движения на докатке (80 км/ч). Поэтому в наших экспертных оценках (графа «Эксплуатация») это учитывается как недостаток.

Обогрева ветрового стекла нет ни у одного из этой четверки. Форсунки омывателя греются у всех, кроме «Шевроле». С этой точки зрения «Авео» – наименее подготовленный. Зато подогревом передних сидений, зачастую многоступенчатым, может похвастаться каждый из участников теста.

SKODA FABIA

Глаз «Шкода» не радует, это точно. Проблема и в другом: тумблеры сливаются с общим фоном, вдобавок мелковаты.

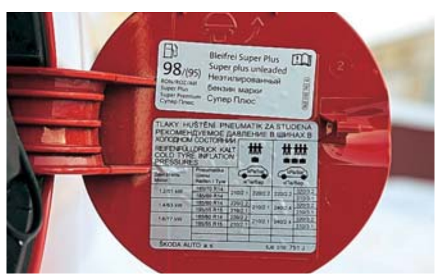
Похвалы заслуживает экран информационного дисплея со своими разнообразными функциями.

1 Их бы объединить, затейников из «Пежо» и прагматиков из «Шкоды», вот тогда бы точно получилось. **2** Климатроник «Фабии» все время требовал небольших, но индивидуальных настроек, его собрат на «Ибице» вел себя гораздо стабильнее. **3** В линейке обычных «фабий» версия с 6-ступенчатым автоматом самая дорогая. Робот DSG сочетается с более современной линейкой моторов. **4** Вроде бы обычное кресло радует правильностью форм и качеством поддержек.

Сесть сзади? В «Фабии» это нетрудно! Выручают высота дверных проемов и грамотно вылепленные спинки передних кресел.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	PEUGEOT 208	SEAT IBIZA	CHEVROLET AVEO	SKODA FABIA
ОБЩИЕ ДАННЫЕ				
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	3962/1739/1471/2538	4052/1693/1445/2469	4039/1735/1517/2525	4000/1642/1513/2465
колея спереди/сзади	1470/1472	1465/1457	1498/1495	1433/1426
Объем багажника, л	285	292	290/653	300
Радиус поворота, м	5,6 (между стенами)	5,2	5,05	4,9
Снаряженная/полная масса, кг	1165/1605	1120/1571	1168/1613	1159/1614
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,7	10,1	11,7	11,5
Максимальная скорость, км/ч	190	188	186	185
Топливо/запас топлива, л	A95/50	A95/45	A95/46	A95/45
Расход топлива: город./загород./смешан. цикл, л/100 км	9,8/4,9/6,7	7,7/4,8/5,8	9,9/5,5/7,1	10,2/6,0/7,5
Выбросы CO_2, г/км	154	139	167	180
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16	P4/16	P4/16
Рабочий объем, см^3	1598	1598	1598	1598
Степень сжатия	11,0	10,5	10,8	10,5
Мощность, кВт/л.с.	88/120 при 6000 об/мин	77/105 при 5600 об/мин	85/116 при 6000 об/мин	77/105 при 5600 об/мин
Крутящий момент, Н·м	160 при 4250 об/мин	153 при 3800 об/мин	155 при 4000 об/мин	153 при 3800 об/мин
ТРАНСМИССИЯ				
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	A4	A7 (DSG)	A6	A6
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/з.х.	н.д.	3,77/2,37/1,58/1,15/1,19/0,98/0,81/4,28	4,45/2,91/1,89/1,45/1,00/0,74/—/2,87	4,15/2,37/1,56/1,16/0,86/0,69/—/3,39
Главная передача	н.д.	4,39 (I—IV)/3,29 (V—VII)/4,16 (з.х.)	3,72	3,68
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ				
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электро-гидроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с электро-гидроусилителем
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/барабанные
Размер шин	195/55R16	185/60R15	205/55R16	195/55R15

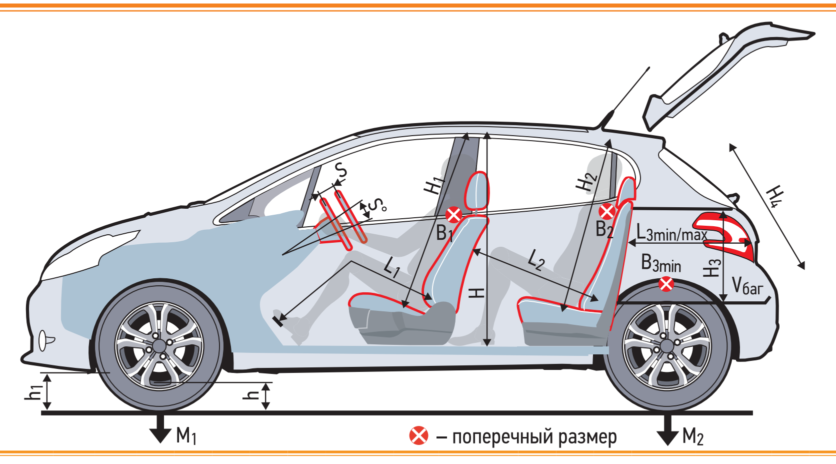


А вот и нонсенс: согласно наклейке, главный бензин для «Фабии» (да и для «Ибицы») – 98-й. И эта машина сделана в Калуге для России?!

В остальном «Шевроле» уверенный хорошист, не козыряющий ни какой-то особенной управляемостью (скорее – внушительными кренами кузова), ни акустическим комфортом (в этой номинации он очень похож на «Шкоду»). Словом, удобный для среднестатистического потребителя автомобиль с незлобным мотором, логичной и шустрой коробкой, не любящий хаотичной езды. Ну и с не очень внятными тормозами, требующими привыкания (это единственная серьезная претензия).

АЛЛЮРОМ ПО ПРАКТИЧНОСТИ

Хорошо, что они такие разные и внутри, и снаружи. Ведь сколько бы ни критиковали «Пежо-208», внимания к себе он привлек несравнимо больше, чем одноклассники. Стильная новинка! Значит, работает та самая ставка на удивление. Увы, французам немного не хватило средств или времени на доводку: новомодные идеи зачастую несуразны с точки зрения удобства. Так что пока у 208-го худший



ЗАМЕРЫ ЗР

Модель	L_1, мм	L_2, мм	H, мм	H_1, мм	H_2, мм	B_1, мм	B_2, мм	$L_{3min/max}$, мм	B_{3min}, мм	H_3, мм	H_4, мм	$V_{баг.}$, л	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M (M_1+M_2), кг	S°, град./ S, мм	h, мм	h_1, мм
PEUGEOT 208	995–1180	570–800	1155	980	900	1360	1320	670/1350	990	515	785	248	747 (63)	443 (37)	1190	6,5/50	135*	185
SEAT IBIZA	975–1170	565–800	1180	1015	925	1335	1285	705/1265	975	570	790	284	719 (62)	442 (38)	1161	5,0/45	120*	215
CHEVROLET AVEO	995–1215	660–810	1220	1055	980	1375	1340	605/1325	930	370/ 535**	745	244	781 (62,5)	468 (37,5)	1249	5,0/45	130*	205
SKODA FABIA	980–1160	625–865	1225	1020	970	1335	1315	670/1160	960	550	850	276	714 (63)	419 (37)	1133	4,5/45	170	220

*По стальной защите двигателя. **При верхнем/нижнем положении фальшпола.



Объем отсека у «Пежо» 248 л – даже при полноразмерной запаске маловато.

Грузовой отсек «Ибицы» оказался наибольшим в этой четверке.

Багажник «Авео» разочаровал: всего 244 л – самый маленький, по нашим замерам.

Как и в «Сеате», на виду белоснежный низ откинутой подушки, но в целом с местом для грузов в «Шкоде» порядок.





результат. В споре «Шевроле-Авео» и «Сеата-Ибица» «испанец» проигрывает. Уж больно требовательной получилась «Ибица» в ездовом плане, в то время как удобства и приспособленности к России этому авто не хватает: третье место. «Шевроле-Авео» – дитя баланса. Ничего выдающегося, зато и серьезных промахов нет – заслуженный второй результат. Победила «Шкода-Фабия». Недостатков мало – хватит пальцев одной руки, чтобы пересчитать, и налицо адаптация к нашим дорогам. Ну а модельный возраст, как выяснилось, удачной конструкции не помеха. ЗР

Благодарим за помощь в организации фотосъемки ОАО «Олимпийский комплекс «Лужники».

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка	Плюсы	Минусы
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация			
PEUGEOT 208	8	8	7	8	6	7	9	8	8	7	7	9	8	7	8	7,7	Оригинален, прекрасно оснащен, динамичен.	Посредственная обзорность, тесен сзади, шумный и вибронагруженный, плохо приспособлен к России.
SEAT IBIZA	8	8	7	8	6	8	9	9	9	9	7	8	7	6	8	7,8	Качественный интерьер, выразительные ездовые возможности, отменные тормоза, хороший акустический комфорт.	Посредственные плавность хода и обзорность, неудобен для задних пассажиров, отсутствие разветвленной дилерской сети, мал дорожный просвет.
CHEVROLET AVEO	8	8	8	9	8	7	8	7	8	8	8	8	8	8	7	7,9	Оригинален внутри, удобен для водителя и пассажиров, хорошая плавность хода, неплохие разгонные способности.	Шум при разгоне, посредственные тормоза, скромный багажник.
SKODA FABIA	9	8	8	9	8	8	8	9	8	8	8	8	9	8	8	8,3	Практичен, удобен для водителя и пассажиров, надежен и сбалансирован в движении, адаптирован к России.	Скучный, мрачный интерьер, шум при разгоне, нет защиты картера.

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.



ИТОГ

Нещадно критикуя «Пежо-208», я ностальгически вспоминал четыре-пять моделей с «двухсотым» шильдиком, на которых поездил. Те, что шли до 207-го, были куда проще по оснащению, зато неприхотливы и вооружены, например, несколькими типами подвесок, в том числе неубиваемым и очень подходящим для России «африканским» вариантом. Было из чего выбрать...

Сергей Воскресенский

СОРОКИН®
ИНСТРУМЕНТ С ИМЕНЕМ

ДОМКРАТЫ



ПОДКАТНЫЕ

Бутылочные
2 ... 100 т
от 499 р.

Hobbyline®Jack
2 ... 3 т
от 999 р.

Frogline®Jack
1,5 ... 3,2 т
от 4 499 р.

Crocoline®Jack
2 ... 20 т
от 12 999 р.

Пневматические
2 ... 80 т
от 2 999 р.

Надувные
3 ... 4 т
от 2 499 р.

Ножничные
4 ... 7 т
от 8 999 р.

Реечные
HighJack
3 т
от 1 999 р.

ПОДСТАВКИ, СТОЙКИ и БАШМАКИ



Стойки
0,75 ... 12 т
от 3 499 р.

Подставки
1,8 ... 12 т
от 299 р.

Башмаки
от 199 р.

МОТОПОДЪЁМНИКИ



Платформенные
0,35 ... 0,7 т
от 15 999 р.

Механические
0,25 т
3 999 р.

Подставки
0,3 ... 0,7 т
от 2 999 р.

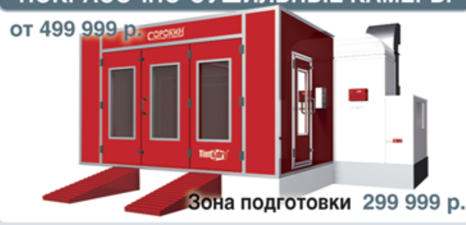
Подкаты
0,3 ... 0,4 т
от 1 799 р.

АВТОПОДЪЁМНИКИ



1,5 ... 4 т
от 34 999 р.

ПОКРАСОЧНО-СУШИЛЬНЫЕ КАМЕРЫ



от 499 999 р.

Зона подготовки 299 999 р.

ПРЕССЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ

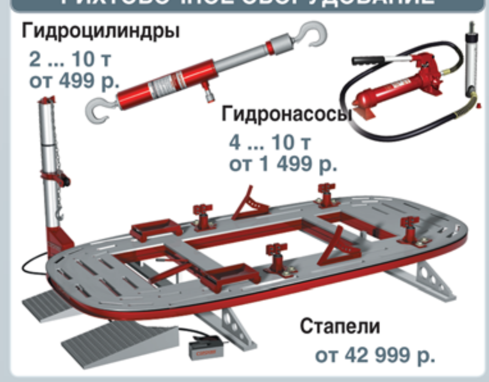


4 ... 150 т
от 6 999 р.

ТРУБОГИБЫ
ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ

10 ... 20 т
от 7 999 р.

РИХТОВОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ



Гидроцилиндры
2 ... 10 т
от 499 р.

Гидронасосы
4 ... 10 т
от 1 499 р.

Стапели
от 42 999 р.

ШИНОМОНТАЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ



Балансировочные
стенды
10 ... 47''
от 32 999 р.

Шиномонтажные
стенды
10 ... 26''
от 32 999 р.

Вулканизаторы
от 6 499 р.

Стенды для
правки дисков
10 ... 24''
от 72 999 р.

Борторасширители
от 2 499 р.

Ванны
для проверки
камер и шин
от 4 499 р.

Генераторы
азота
50 ... 80 л/мин
от 44 999 р.

КОМПРЕССОРЫ



Поршневые 240 ... 1760 л/мин
24 ... 500 л
от 7 999 р.

Автомобильные 12 В
160 ... 400 Вт
от 1 199 р.

ДИАГНОСТИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ



Установки для заправки
кондиционеров
от 69 999 р.

Установки
для очистки
форсунок
от 29 999 р.



Стенды для
сход-развала
от 249 999 р.

Установка для
регулировки
света фар
29 999 р.



Компрессометры
от 999 р.



Набор для
опрессовки
системы
охлаждения
5 999 р.

Тестер давления масла 699 р.

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ЗАМЕНЫ МАСЛА



Маслосборные установки
50 ... 95 л
от 9 999 р.

Маслораздаточные
установки
от 22 999 р.

Смазконагнетатели
от 999 р.



Поддоны для масла
5 ... 80 л
от 299 р.

Канистры
5 ... 25 л
от 499 р.

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ОЧИСТКИ



Пескоструйные
аппараты,
камеры
от 2 499 р.

Ультразвуковые
ванны
2 ... 84 л
от 8 999 р.

КРАНЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ



0,5 ... 3 т
от 3 999 р.

Траверсы
к кранам
0,5 ... 0,75 т
от 999 р.

Держатели
двигателя
0,3 ... 0,5 т
от 2 999 р.

СТЕНДЫ для ДВИГАТЕЛЯ



Кантователи
двигателя
0,3 ... 1 т
от 3 999 р.

Стенд для КПП
8 999 р.

ЛЕБЁДКИ



Автомобильные
0,7 ... 7 т
от 2 999 р.

Рычажные
1 ... 3 т
от 1 299 р.

Барабанные
0,35 ... 1,3 т
от 1 299 р.

СЭНД-ТРАКИ, ЦЕПИ НА КОЛЕСА



от 999 р.

от 3 999 р.

ТРАПЫ ДЛЯ МОТОТЕХНИКИ



Площадка с трапом для перевозки мотоциклов на фаркопе

от 1 999 р.

ТАЛИ и ЭЛЕКТРОТЕЛЬФЕРЫ



Цепные
0,5 ... 20 т
от 2 999 р.

Рычажные
0,25 ... 9 т
от 2 999 р.

0,1 ... 1 т
от 4 999 р.

ТЕЛЕГИ

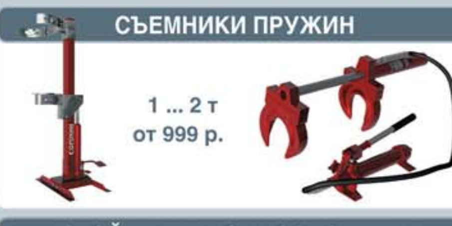


Для транспортировки автомобиля (2 шт.)
5 999 р.

Инструментальные
от 3 999 р.

Для перевозки колес
от 4 499 р.

СЪЕМНИКИ ПРУЖИН



1 ... 2 т
от 999 р.

СТОЙКИ ТРАНСМИССИОННЫЕ



0,5 т
от 4 999 р.

МОЕЧНО-УБОРОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ



Пылесосы
37 ... 114 л
от 9 999 р.

Мойки высокого давления
9 ... 190 бар
от 1 999 р.

ПУСКОЗАРЯДНЫЕ УСТРОЙСТВА



Зарядные
2 ... 15 А
от 999 р.



Автономные пусковые
от 4 999 р.

Пускозарядные
от 4 999 р.

СВАРОЧНЫЕ АППАРАТЫ



Полуавтоматические
от 3 999 р.

ММА сварка
от 3 499 р.

Инверторы
от 4 999 р.

Точечной сварки
45 999 р.

ЛЕЖАКИ и СИДЕНЬЯ



от 1 499 р.

от 999 р.

МЕБЕЛЬ



Верстаки
от 9 999 р.

Столы
от 9 499 р.

Стеллажи

Шкафы
от 5 999 р.

одежные

инструментальные

СТАНКИ



Сверлильные
5 ... 16 скоростей
от 4 799 р.

Точильные
75 ... 300 мм
от 1 499 р.

Тиски слесарные
от 999 р.

ЭЛЕКТРОИНСТРУМЕНТ



Углошлифовальные машины
от 1 199 р.

Перфораторы
от 2 999 р.

Дрели-шуруповерты
от 1 099 р.

ПНЕВМОИНСТРУМЕНТ



Дрели
от 1 499 р.

Гайковёрты
от 2 499 р.

Углошлифовальные машины от 1 499 р.

НАБОРЫ ИНСТРУМЕНТА



Standart
от 2 499 р.

Great
от 6 999 р.

www.sorokin.ru







ФИРМЕННЫЕ МАГАЗИНЫ В МОСКВЕ

(495) 363-91-00

- ул. Ивана Сусанина, д. 2а, стр. 7
- ул. Молодогвардейская, д. 58
- МКАД 18 км (внешняя сторона), ТЦ «Спорт Экстрим», 0 этаж

РЕГИОНАЛЬНАЯ СЕТЬ

- Екатеринбург
- Ижевск
- Иркутск
- Казань
- Кемерово
- Краснодар
- Красноярск
- Минск
- Мурманск
- Нижний Новгород
- Новосибирск
- Омск
- Оренбург
- Петропавловск-Камчатский
- Ростов-на-Дону
- Самара
- Санкт-Петербург
- Тюмень
- Ульяновск
- Уфа
- Хабаровск
- Челябинск

8-800-333-40-40
бесплатный звонок на территории России

Без предрассудков

В «Пежо» явно не испытывают страха перед черными кошками, рассыпанной солью и числом 13, ведь именно на 13-е компания назначила майский старт продаж модели «Пежо-301» в нашей стране. С точки зрения маркетинга все правильно: первые 12 дней месяца россиянам не до покупок. Однако, анонсировав новинку, о ценах французы умолчали. Остается довольствоваться фотографией 301-го и пресс-релизом, утверждающим, что «сочетание европейского уровня качества и дизайна» пришло в массовый сегмент рынка.





КРЕДИТ ДЛЯ «ЮРИКОВ»

Компания «Киа» совместно со Сбербанком РФ решила стимулировать продажи своих новых авто юридическим лицам. Им предложены два кредитных продукта: «Бизнес-авто» и «Экспресс-авто». Последний наверняка является реверансом в сторону индивидуальных предпринимателей и владельцев малого и среднего бизнеса, число которых в нашей стране в силу разных причин стало сокращаться. Этот продукт предусматривает возможность кредитования владельцев бизнеса как физических лиц. Зато «Бизнес-авто» обещает «юрикам» индивидуальные процентные ставки и неограниченную сумму по кредиту.

Ценные сведения

Выдержав пятимесячную паузу после официальной презентации модели «Аккорд», «Хонда» наконец-то озвучила цены на свой бизнес-седан. Машину для россиян будут предлагать в двух модификациях: с 2,4-литровым бензиновым двигателем (180 л.с.) в паре с 6-ступенчатой механикой либо 5-ступенчатой АКП, а также с 3,5-литровым двигателем (280 л.с.) и 6-ступенчатой АКП. Дабы оправдаться за потерю времени, уже в базовой комплектации версию «Элеганс» напичкали опциями, снабдив адекватным ценником: 1 149 000 рублей за машину с автоматом. Цена версии «Спорт» со 180-сильным мотором и 5-ступенчатой механикой стартует с 1 259 000 рублей.



Лучшие среди «семнадцатых»

Немецкий ADAC в содружестве с тремя европейскими организациями того же профиля поставил шины ContiSportContact 5 на первое место в размерном ряду 225/45R17. Такие данные ADAC обнародовал после теста летних шин, в ходе которого было протестировано 19 образцов. Кстати, упомянутый размер колес встречается не только у спорткаров, но и у современных моделей компактных авто, а также машин среднего класса. Суммируя оценки по всем шинам, представители организаций, проводивших испытания, признали, что изделия под маркой «Континенталь» «отлично сочетают в себе свойства, необходимые для езды как на влажной, так и на сухой дороге, а также способствуют меньшему потреблению топлива».



ДАЕШЬ МОЛОДЕЖИ!



«ПОЛО ДЖОЙ», самый молодежный «Фольксваген», появился у дилеров марки в начале апреля. Модель создана на базе комплектации «Комфортлайн». Специальная версия хэтчбека выполнена в пятидверном кузове и оснащена экономичным двигателем объемом 1,2 л (70 л.с.) или 1,4 л (85 л.с.), который комбинируется с 5-ступенчатой механикой. К более мощному мотору можно заказать 7-ступенчатую коробку DSG. Новинка доступна в 11 цветах и располагает широким перечнем встроенного оборудования. Цены на специальную версию «Джой» с двигателем 1,2 л начинаются с 549 000 рублей.



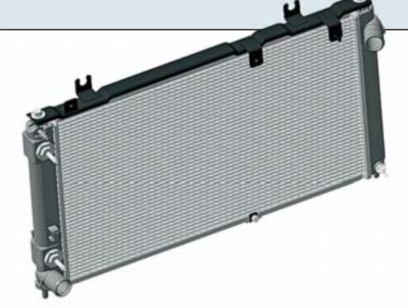
КОМПРЕССОР

Мощность компрессоров ZEUS компании «Прайд» от 120 до 200 Вт, производительность от 30 до 60 л/мин. Они снабжены комплектом насадок-переходников и удобной сумкой для хранения. Две модели – со светодиодными фонарями, которые в случае аварийной ситуации можно переключить в режим проблескового маячка. Пластиковый кожух предохраняет от контакта с разогретыми частями изделия. Гарантия 3 года. Примерная цена компрессора с фонарем – 1500 руб.

ТЕСТЕР БАТАРЕЙ – НАГРУЗОЧНАЯ ВИЛКА

Изделие АВТ-12-01 компании «Эйрлайн» послужит нагрузочной вилкой с током до 100 А. Его используют также в качестве вольтметра с информативной шкалой при экспресс-проверке состояния аккумулятора напряжением 6 или 12 В. Ориентировочная стоимость – 1000 руб.





РАДИАТОР ДЛЯ «ГРАНТЫ»

Компания «Лузар» спроектировала радиатор LRc 01192b для «Гранты» с автоматом. От аналога для машин с механикой он отличается наличием специального охладителя трансмиссионного масла, интегрированного в левый бачок радиатора. Использован маслоохладитель трубчатого типа с большей теплоотдачей, чем у пластинчатого охладителя на оригинальном корейском радиаторе. Поскольку модификация «Гранты» с АКП комплектуется кондиционером, радиатор имеет увеличенную толщину охлаждающей сердцевины. Стоимость новинки – 4480 руб.



ЛАМПА ГОЛОВНОГО СВЕТА

Новое поколение автоламп марки «ОСРАМ» – Silverstar 2.0 – превосходит выпускавшееся ранее по световому потоку, сроку службы, а также показателю цена/качество. Лампы H1, H4, H7 стоят, в зависимости от типа, от 200 до 400 руб. Инновационная лампа H11 дороже – до 700 руб.

КАК ВКЛЮЧИТЬ ОБОГРЕВАТЕЛЬ?

Компания «Вебасто», выпуская новую систему Thermo Call 3, поддержала новинку приложением для смартфонов Apple и Android. Приложение позволяет дистанционно активировать подогреватель двигателя и салона Webasto Thermo Top, а также автоматическую вентиляцию. Кроме того, с помощью приложения можно запрограммировать время активации обогревателя/кондиционера на ближайшие 24 часа. Или просто включить автоматический режим: перед пуском подогреватель прогреет двигатель, а в салоне будет поддерживаться определенная температура. Стоимость программы – 400 руб., цена системы управления – 14 000 руб.





ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ

Кевларовые волокна тормозных колодок Hankook FRIXA позволяют эффективно тормозить при критических температурах, сводя к минимуму вероятность повреждения тормозного диска. Производитель обещает длительный срок службы благодаря вчетверо большей, чем у обычного материала, прочности. Новинку производят в Южной Корее. Комплект передних колодок на ВАЗ-2109 стоит примерно 350 руб.

ТОПЛИВНЫЕ НАСОСЫ

Компания «ДЕНСО» представила пять моделей топливных насосов DENSO, которые подходят к 194 моделям «Тойоты». Производитель особо отмечает их компактные размеры и низкий уровень шума. Ориентировочная стоимость – 5400 руб.



КАТУШКИ ЗАЖИГАНИЯ

Компания «СтартВОЛЬТ» начала поставку катушек зажигания – как сухих, так и масляных – для автомобилей ВАЗ, ГАЗ, УАЗ. Изготовитель отмечает многоступенчатый контроль качества и оригинальный, привлекательный дизайн упаковки. Примерная стоимость новых катушек – от 450 до 1450 руб.



ДИЗАЙНЕРСКИЙ ФОКУС

Австрийское ателье MS Design, которое в этом году празднует 15-летие работы с фордовскими моделями, представило на Международном автосалоне в Женеве стайлинг-пакет для придания внешности «Фокуса ST» агрессивных черт.

Традиционный для MS Design подход не предполагает глубокого переосмысления серийного варианта, но делает его более динамичным в восприятии.

В аэродинамический комплект входят передний и задний спойлеры, накладки на пороги и диффузор в заднем бампере. Оригинальные 20-дюймовые колесные диски в двухцветном оформлении не копируют рисунок заводских, но явно созданы по мотивам, знакомым всем владельцам горячих «фордов».

Шасси, которое в стандартном варианте не позволяет «Фокусу ST» в полной мере раскрыться на автодроме (ЗР, 2012, № 12), в ателье MS Design настроили на спортивный лад. При этом силовой агрегат остался прежний: 250-сильному 2-литровому турбомотору ассистирует 6-ступенчатая механика. Разгон до сотни требует не меньше 6,5 с, а максималка не превышает 250 км/ч.

НИЗКИЙ iQ



Микрокар «Тойота-iQ», который не так давно пытались продавать даже у нас, на североамериканском континенте известен как «Сайон-iQ». Канадская SR Auto Group разработала для малыша обвес Five Axis, который состоит из переднего спойлера, боковых порогов, «юбки» заднего бампера и антикрыла. Несмотря на 18-дюймовые легкосплавные колеса, автомобиль стал ниже из-за укороченных пружин.

К технике не прикасались, и за декорациями по-прежнему скрывается 1,3-литровый мотор мощностью чуть меньше сотни «лошадок».



ЗАИГРЫВАНИЕ С КРОКОДИЛОМ

К автосалону в Швейцарии известная тюнинговая фирма SpeedART подготовила доработанную версию «Порше-Кайман». Проект, названный SP81-CR, отличает спортивный обвес, форсированный двигатель и модернизированное шасси. Супер-«Кайман» легко опознать по углепластиковым капоту и спойлеру, накладкам на зеркала и боковым воздухозаборникам. Вид сзади позволяет оценить новый бампер с интегрированным диффузором и жестко зафиксированное антикрыло.

Для улучшения управляемости SpeedART SP81-CR укомплектован настраиваемой спортивной подвеской и 21-дюймовыми коваными колесами. Доступна индивидуализация интерьера с помощью кожаной отделки и алькантары. Оппозитный 6-цилиндровый двигатель можно форсировать до 345, 360 либо 400 л.с. (базовый «Кайман S» развивает 325 сил).



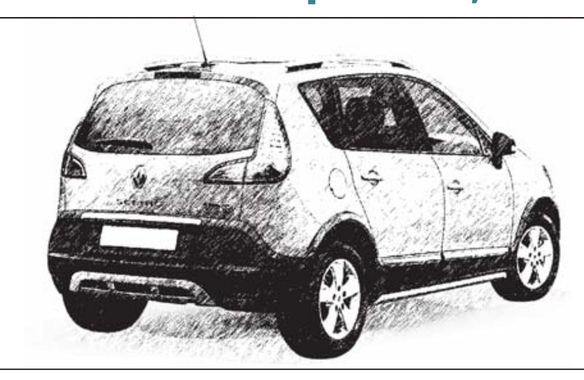


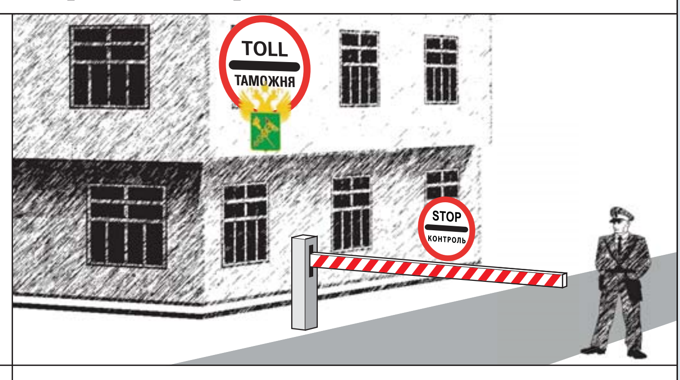


И вы готовы к любым неожиданностям на дороге с инновационными шинами Goodyear
На правах рекламы
Goodyear Eagle F1
Eagle F1 Asymmetric 2
Eagle F1 Asymmetric SUV
Goodyear EfficientGrip
EfficientGrip Performance
EfficientGrip SUV
EfficientGrip
НОВИНКА
ActiveBraking TECHNOLOGY
FuelSaving TECHNOLOGY
ActiveCornergrip TECHNOLOGY
ActiveBraking TECHNOLOGY
WearControl TECHNOLOGY
FuelSaving TECHNOLOGY
FuelSaving TECHNOLOGY
GOODYEAR

НА ВСЕ СЛУЧАИ ЖИЗНИ

Впереди время отпусков – многие отправятся отдыхать на автомобиле. Какие нужно брать с собой документы, чтобы отдых не оказался испорченным, выяснял Сергей Смирнов.





Автомобиль.
Правила требуют иметь при себе водительское удостоверение или временное разрешение нужной категории, регистрационные документы на автомобиль, страховой полис ОСАГО (п. 2.1.1 ПДД). Возить с собой талон техосмотра (диагностическую карту) нет необходимости. Подтверждение исправности автомобиля понадобится лишь при заключении договора ОСАГО. Поэтому требование инспектора предъявить талон ГТО – незаконно!

Водительское удостоверение имеет ограниченный срок действия и подлежит замене каждые 10 лет,– следите за датой выдачи. Просроченные права не имеют юридической силы. Напомним, что регистрационные документы – это свидетельство о регистрации, а не паспорт транспортного средства. Если потеряли свидетельство, надо получить новое. Иначе машину арестуют – и на спецстоянку…

Водитель, который управляет автомобилем, должен быть вписан в полис ОСАГО. Либо страховка должна быть без ограничения допуска. Если водитель не указан в полисе ОСАГО, ему грозит штраф 300 рублей (КоАП РФ, ст. 12.37, ч. 1). Но самое неприятное – за это снимут регистрационные знаки и запретят эксплуатацию машины. Есть сутки, чтобы решить проблему; забрать номера может владелец автомобиля или другой человек, вписанный в полис. Если же рядом находится хозяин автомобиля или пассажир, вписанный в полис ОСАГО, то номера снимать не будут: в этом случае проштрафившийся должен уступить место за рулем пассажиру с полисом.

Граница.
Много вопросов вызывают документы на автомобиль, необходимые при пересечении границы. Международные поездки регулируются Венской конвенцией от 8 ноября 1968 года «О дорожном движении». Она устанавливает, что достаточно национального водительского удостоверения (ст. 41) и свидетельства о регистрации (ст. 35). Понадобится и обязательная страховка – так называемая грин-карта. Это аналог нашего полиса ОСАГО, действующий на территории иностранных государств. Не нужны ни талон техосмотра, ни тем более диагностическая карта.

На границе (речь идет о наших таможенниках) от водителей требуют еще нотариально заверенную доверенность, в которой обязательно значилось бы: «С правом выезда за границу» (если автомобилем управляет не владелец). А иногда спрашивают и путевые листы на машины, принадлежащие организациям. Однако в действующих нормативных актах (Таможенный кодекс РФ, закон «О порядке выезда из РФ и въезда в РФ») подобных требований нет!

Правило иметь путевой лист распространяется только на водителей транспортных средств, которые принадлежат организациям и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим деятельность по перевозке грузов и пассажиров. Но если выяснение отношений с пограничной и таможенной службами РФ не входит в ваши планы, стоит заранее оформить доверенность у нотариуса.

Прицеп.
На него также потребуются регистрационные документы. Следует обратить внимание на категорию в правах. Дело в том, что категория B разрешает управлять автомобилем с прицепом, если максимальная масса последнего не превышает массы автомобиля, а вместе – не более 3,5 т. Если больше, надо открывать категорию BE. Приятная новость: чтобы таскать прицеп, отдельный полис ОСАГО не нужен.


Проложи
МОТО маршрут!
МОТО
2012
12
6
СТРЕМИСЬ К ЛУЧШЕМУ



ЖИЗНЬ РЕБЕНКА – В РУКАХ ВЗРОСЛЫХ. НЕ СЧИТАЙТЕ ЖИЛЕТ ЛИШНЕЙ ТРАТОЙ!

ИГОРЬ ЛЕВИТИН,
советник президента РФ, вместе с воспитанниками школы-интерната имени преподобного Сергия Радонежского

Сигнальный жилет способствует вашей безопасности. Надевайте его при вынужденной остановке в опасном месте!


МОТО
СМОТР ФЛАГМАНСКИХ ДИВАНОВ 22
ПОДВЕСКА НАБИРАЕТСЯ УМА 62
СНЕГОХОД КАРМАННОГО ФОРМАТА 40
ПЕРВАЯ РОССИЙСКАЯ «ЯВА» 88
КАК СДАТЬ НА ПРАВА В ЕВРОПЕ 126
ВСЯКИМ «ВИРУСАМ» НАЗЛО 74
И ЭТОТ ГОТОВ!
KTM ADVENTURE 1190 12
МОТО
ШНУР ПРОТИВ ШЛАНГА 66
НОВИНКИ HONDA: ПОЛ-ЛИТРЫ ДЛЯ НАЧИНАЮЩИХ 74
В КУПЕЛЬ НА СВОИХ ЧЕТЫРЕХ 30
ВИТОК ВОКРУГ ЗЕМЛИ 112
ЛЕСОМ, ПОД ГРАДУСОМ, НА ТОРМОЗАХ 128
FASHION CONTROL
VESPA 946
МОТО
ВСЕ НОВИНКИ МИЛАНА 10
ОТКРОЙ РОССИЮ С BMW
ВЫБИРАЕМ SUZUKI HAYABUSA 60
ШКОЛА КВАДРОЦИКЛИСТА 124
МОТОРЫ ПИТБАЙКОВ: ВИД ИЗНУТРИ 90
MOTO GUZZI CALIFORNIA
КУРС ЕВРО
НАШ ПОДИУМ НА РАЛЛИ МАРОККО
реклама



СЛУХАМ НЕ ВЕРИМ

Еще один француз по имени Себастьен уязвил самолюбие скандинавов, традиционно считающих себя хозяевами на Ралли Швеции – втором этапе чемпионата мира. Успех Лоэба, выигравшего это ралли в 2004 году, повторил его земляк Ожье. Всего второй раз начиная с 1950 года победа на Ралли Швеции досталась не скандинаву!

Ход борьбы был незатейлив. Ожье («Фольксваген-Поло») почти сразу вырвался вперед и два дня удерживал полуминутное преимущество над Лоэбом («Ситроен-DS3»). Мадс Остберг («Форд-Фиеста») уступил девятикратному чемпиону полторы минуты. Российский пилот команды «М-Спорт Форд» Евгений Новиков почти всю дорогу уверенно шел пятым, вплоть до сугроба на одном из заключительных спецучастков. Потеря 10 минут отбросила москвича на девятое место.

Слухи о том, что «Фольксваген» в этом году не претендует на титул и сезон для команды-новичка не более чем пристрелочный, опровергнуты: «Поло» надежен и едет очень быстро. Нелишне вспомнить, что слухи эти распространял сам «Фольксваген»…



Вице-премьер РФ **ДМИТРИЙ КОЗАК** *и* **БЕРНИ ЭККЛСТОУН**, *президент Формулы-1 (так его именует официальный пресс-релиз), посетили строительство гоночного трека в Сочи. Злоупотреблений не выявлено. Экклстоун заявил, что доволен наблюдаемым прогрессом.*

Возрожденная после трехлетнего перерыва зимняя баха «Россия – Северный лес» завершилась победой Владимира Васильева на прототипе «G-Форс». Всего на этом этапе чемпионата и Кубка страны по ралли-рейдам стартовало 47 экипажей. Гонка была международной и претендует на включение в программу Кубка мира в 2014 году.

Чемпионат мира FIA GT1 анонсировал шестиэтапный сезон. Место проведения заключительной гонки пока не объявлено. Но в Россию после неудачного опыта в прошлом году «Гран Туризмо» приехать не планирует.

Будущий автодром «Самара-Ринг», что близ поселка Курумоч, принял первое состязание – этап чемпионата и Кубка России по трековым гонкам. Пока это место больше похоже на чистое поле, о его спортивном будущем говорит лишь временная судейская вышка посередине. Ждем 2015 года.



Российская «Дрифт Серия» пройдет в шесть этапов на четырех разных трассах. В их числе автодромы «Мячково», «СПб-Ринг» и «Нижегородское кольцо», а четвертая площадка – уличный асфальт в столичных Лужниках.



ЗАЯВИЛАСЬ «ХОНДА»!

Главный вопрос перед новым сезоном турингового чемпионата мира WTCC: увидим ли на старте прошлогоднюю тройку призеров? Среди тех, кто заранее подтвердил участие, нет Роба Хаффа, Ивана Мюллера и Алена Меню. Правда, Мюллер на личном сайте вывесил календарь WTCC в качестве своей программы. Этим косвенно подтверждается ожидаемый выход на сцену частной команды «Шевроле RML». Зато совершенно ясно, что в чемпионат мира официально приходит «Хонда». Название команды «Хонда Рейсинг Тим JAS» не оставляет никаких сомнений. («JAS Моторспорт» – итальянская фирма, специализирующаяся на постройке и обслуживании гоночной техники.) Два «сивика» поведут по трассам итальянец Габриэле Тарквини и португалец Тьягу Монтейру. Судя по масштабу этих имен, у «Хонды» очень серьезные намерения.



УСПЕНСКИЙ В ГОСТЯХ У УСПЕНСКОГО

Второй этап чемпионата России по ралли – гонка «Пено» в Тверской области – завершился маленьким скандалом из-за большой путаницы в протоколах. Судьи в итоге разобрались, и официальные результаты обнародованы.

Победителем гонки в абсолютном зачете стал Сергей Успенский («Субару-Импреза R4»), по совместительству главный идеолог и создатель этой гонки. Далее: Геннадий Брославский («Мицубиси-Лансер Эво X») и Дмитрий Тагиров («Субару-Импреза WRX STi»). Причем перевес Успенского над Брославским составил всего 5 секунд – редкий для отечественного ралли случай.

Здесь же разыгрывались очки Кубка России, и в этом зачете победу взял Вадим Макаров на «восьмом» «Лансере».

На фоне других зимних ралли «Пено» выглядит очень солидно: 86 экипажей на старте. Это не рекорд, но много по нынешним временам. Существенных жалоб на подготовку трассы и общую организацию не было.



КАЛЕНДАРЬ

11–12.04 чемпионат России по кроссу (грузовики, УАЗ), Терновка, Саратовская область

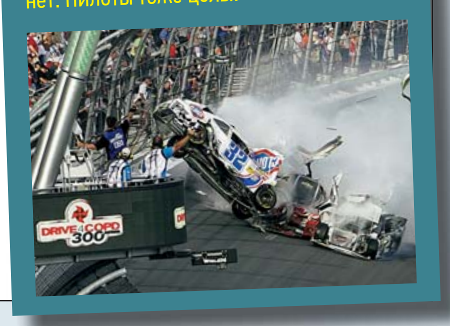
18–21.04 чемпионат и Кубок России по ралли-рейдам, «Золото Кагана», Астраханская область

27–28.04 Кубок России по ралли, «Геленджик»

27–28.04 Кубок «Белого Колодца» по ралли-кроссу, Воронеж

ВСЕ ЖИВЫ

На снимке – эпизод американского чемпионата NASCAR на овале в Дайтоне. Машина, к счастью, застряла в металлическом ограждении, до зрителей долетели лишь отдельные обломки. Сообщается о 28 пострадавших, однако жертв нет. Пилоты тоже целы.



МОЧИТЬ КОРКИ

Оранжевое небо, оранжевое море, оранжевая шина... Перепутал слова? А вот и нет! Оранжевую песню оранжево поет Вадим Крючков.

Что связывает новые шины для автомобилей премиум-сегмента с цитрусовыми? Масло, добытое из кожуры и плодов упомянутого фрукта, входит в состав смеси, из которой изготовлены покрышки «Адван Спорт V105». Вот так: на полимеры надейся, а сам не плошай. Натуральная добавка улучшает сцепление шин с дорогой, особенно если она влажная. «Оранжевые» шины уже прошли проверку автогонками (в мировом «Туринге»), и теперь японский производитель применил технологию в гражданских покрышках для мощных автомобилей.

Разумеется, помимо «пищевых добавок», у шины «Иокогама» модели 105 есть и другие отличия от предшественницы V103. Здесь и доработанный каркас с так называемой матричной боковиной, и асимметричный протектор с дорожками хитрого профиля. Изменения направлены на улучшение управляемости и сокращение тормозного пути. Наибольший эффект достигнут в «мокрых» дисциплинах – по данным производителя, в отдельных номинациях показатели стали лучше на 11–14 процентов.

Размерный ряд модели 105 открывается 16-дюймовыми и заканчивается 20-дюймовыми покрышками. Самый высокий профиль – 55, самый низкий – 30-процентный. Шины предназначены в основном для легковых автомобилей сегментов «премиум» и «спорт» – высокоскоростных, что предпочитают активные водители.



Управляемость улучшается, а тормозной путь уменьшается благодаря «оранжевым» технологиям производства «Адван Спорт V105».

Производитель называет такие марки, как «Порше», «Мерседес-Бенц», «Ауди», М-серию БМВ. И подчеркивает, что новая модель тестировалась на знаменитой «Северной петле» «Нюрбургринга». Поставка шин на конвейеры перечисленных фирм подразумевает также отсутствие перекоса в сторону спортивных свойств в ущерб комфорту, то есть баланс качеств, необходимый для покрышек первой комплектации.

Спро́сите, сам-то ездил на «оранжевых» шинах? Да, ездил. На ознакомительном тесте. Причем по гоночной трассе и на разных машинах. Новые покрышки действительно отличаются от предшествующей модели в лучшую сторону. На сколько процентов, судить не берусь, но то, что апельсины не только вкусны, но и полезны в шинном деле, – подтверждаю. ЗР

ОХОТА ЗА НОВОЙ ШИНОЙ

Конечно, мы ожидали, что и в этот раз борьба будет острой. Но главная охота шла не за призом как таковым. Скорее всего, каждый пилот хотел дополнить своей фамилией список победителей минувших лет. На кону совсем не материальный фактор – престиж. И чем дальше идет история Гонки звезд «За рулем», тем он весомее.



Флаг журнала на старте первого заезда – традиция. Отмашку пилотам с 2006 года неизменно дает Петр Меньших, ныне председатель совета директоров издательства «За рулем».



ОПАСНЫЕ ЛЮДИ

Кирилл Ладыгин в прошлом году стал нашим «врагом номер один». Если бы не он, мы, может, еще долго вручали бы свою Хрустальную шину победителям Гонки звезд и не знали бы лишних забот. Но Ладыгин выиграл в третий раз и по уговору получил этот переходящий приз в вечное пользование.

Впервые с 1984 года возникла проблема: что вручать следующему победителю? На уровне идеи вопрос решился быстро – объект, удобный для победного вздымания над головой. Но вот что он должен изображать? Снова шину? Или руль? Перевернутый хэтчбек? А может быть, перчатку (ведь Гонка звезд – это всегда вызов)? Мы провели сто совещаний, главный художник нарисовал кучу эскизов. В итоге известный московский скульптор Евгений Верещагин все сделал по-своему. В центре массивной бронзовой

ЗР! Инструкция на странице 20



Фирма «Континенталь» представила публике динамичное шоу с участием группы интересных наездниц. Конечно, этим участие нашего шинного партнера не ограничилось. «Конти» обеспечил всех участников одинаковыми шинами ContiIceContact BD 185/60R15 88T TL XL.



Больше десяти лет в Гонке звезд «За рулем» вели спор три завода – «Москвич», «Ижмаш» и Волжский автомобильный. С переменным успехом. Честь открыть парад участников мы предоставили исторической технике.



композиции – шина с развитым протектором. Ну что же, так тому и быть.

Очевидно, что новый главный приз вскоре нарекут Бронзовой шиной. Как долго он проживет в этом качестве, неизвестно. Мы не стали отражать это в официальном регламенте Гонки звезд «За рулем», но он тоже переходящий. И его тоже можно получить в вечное пользование, если выиграть три раза.

При этом счет побед обнулился только у Ладыгина! И наибольшие опасения теперь вызывали пилоты, одержавшие ранее по две победы. Уведут ведь молниеносно Бронзовую шину, а она только на свет появилась! И самое страшное: какую делать на следующий год? Николай Больших карьеру завершил и смотрел гонку с трибун. Борис Маслов получил персональное приглашение, но в этом году к нам не приехал. А вот Сергей Успенский и Тимур Садрединов вышли на старт.

ГИМН КЛАССИКЕ

Столица, Центральный московский ипподром, мороз и солнце. Трибуны ахнули, завидев первые выплывающие из-за поворота машины: «москвичи» и «жигули» родом из Советского Союза, в боевой раскраске, с гирляндами дополнительных фар на капотах.

Автомобили, отражающие эпоху, когда страна делала важные шаги на мировой гоночной арене – например, в ралли-марафонах.

Нам хотелось как-то отметить скромный и не вполне круглый календарный юбилей Гонки звезд «За рулем». С 1978 года, когда ее провели впервые, минуло 35 лет. Пришла идея вывести на дорожку машины пусть не те же самые, но очень похожие на те, что стартовали здесь, на ипподроме, в 1978-м.

Судьба трековых машин того периода, скорее всего, незавидна. На зимние ледовые гонки тогда отправляли в основном технику, отработавшую сезон-другой на «кольце» или в ралли. И уж там добивали окончательно, в хлам. Вряд ли хоть одна из той



Одним из гостей гонки был Айрат Мардеев – призер марафона «Дакар». КамАЗ резво промчал несколько кругов по ледовому треку. Но вообще-то, мы хотели видеть камазовцев в основном составе – среди тех, кто борется за победу.

Алексей Васильев стал автором одного из переворотов. Однако приземлился на колеса, а затем на пострадавшей машине, лишившейся нескольких стекол, обогнал всех, кого пропустил вперед, и выиграл свой отборочный заезд. Это сильно!

славной когорты дожила до наших дней. Сели вспоминать всем отделом спорта: последняя «классика» на Гонке звезд – это, пожалуй, 1989 год.

Кстати, в следующем году у нас тоже юбилей: 25-я по счету Гонка звезд «За рулем».

БРАТЬЯ ПО ОРУЖИЮ

Все пилоты Формулы-1, выступающие на машинах с моторами «Рено», каждый февраль рискуют оказаться в далекой России с ее страшными зимами, матрешками, балалайками и медведями. И это еще полбеды! В Москве их посадят за руль «Логана» или «Дастера», и придется наматывать круги по льду. На экзотическую гонку ныне отрядили Кими Райкконена («Лотос F1») и Шарля Пика («Катерхем F1»).

Райкконена, не скроем, мы давно хотели видеть в гостях. И не потому, что чемпион мира 2007 года. А потому,



Смотрите на iPad: Лучшие моменты, все аварии



Представитель Казахстана Александр Артемьев, похоже, неслучайно семикратный чемпион своей страны. Но Гонка звезд ему не покорилась. Он долго шел вторым, и эта позиция выводила его в финал… Но пробил шину и прекратил борьбу.

Евгению Аксакову (№ 7) не повезло. Вот уж действительно оказался не в то время не в том месте. Активная работа судей желтыми флагами не на всех произвела ожидаемый эффект – то ли не видели, то ли не поверили, что в вираже всё так неприятно. Аксаков успел перебраться на бруствер и созерцал, как пинали его машину, с безопасной позиции.



Далеко не всегда «крыша» – результат контактной борьбы соперников. Хотя в такой пелене иногда трудно восстановить ход событий. Насколько можно судить, Михаилу Тягунову в этом эпизоде никто не «помогал».

Победитель любительской кольцевой серии RHHCC Сергей Удотов уверенно преодолел всю дистанцию отборочного заезда, не убив свою машину и не повредив чужие. Притом финишировал далеко не последним!

что финн еще до завоевания титула немало выступал на зимних ралли в Скандинавии. А уж после двух лет, проведенных Райкконеном в чемпионате мира WRC, его кандидатура просто идеальна. Никаких сомнений, что из всех пилотов Формулы-1 он лучше всех подготовлен к выступлениям на ледовых трассах.

Пик – теплолюбивый уроженец Прованса. По его собственному признанию, опыт езды по льду нулевой, несмотря на год выступлений в составе условно российской команды «Маруся F1». Тем интереснее было посмотреть, как проявит себя француз в столь нетепличных условиях.

Увы, Райкконен не горел жаждой борьбы: в очном поединке с Пиком за рулем одинаковых «дастеров» он просто пропустил оппонента вперед. Наверное, не слышал, что трибуны в этот момент скандировали: «Кими! Кими!».

ТАБЛИЦЫ ШЕСТНАДЦАТИ НЕ БУДЕТ!

После каждой гонки нас спрашивают: почему отказались от таблицы для 16 пилотов? Той самой, которую изобрели в недрах редакции для самой первой Гонки звезд «За рулем» и которая позже стала естественной и очевидной для всех трековых гонок вообще. И почему мы не хотим эту славную схему заездов вернуть? Мы объясняем, но через год нас снова спрашивают.

Причин несколько. Во-первых, хочется видеть на старте больше чем 16 пилотов. У нас же гонка звезд автоспорта, а не гонка звезд зимнего трека. Во-вторых, для красивой и острой борьбы по этой схеме требуется 16 автомобилей равной подготовки, а с этим у пилотов как раз проблема.

В-третьих, у таблицы шестнадцати есть свои специфические недостатки. Это и 15 пауз между заездами. И непонятный статус запасных участников. И некоторая несправедливость в очередности выхода на дорожку: у одних пилотов большие промежутки между стартами (удобно для ремонта машины), у других совсем маленькие. В решающих встречах между фаворитами одному из них может дважды выпасть неудобная дорожка на старте. И конечно, строгая таблица не позволяет двум пилотам поочередно выступать на одной машине. Ныне таких экипажей было, кстати, девять.

Ну и чем, собственно, плох современный формат Гонки звезд? Четыре 12-круговых полуфинала, затем шесть спринтерских заездов шестерки лучших пилотов на одинаковых машинах.



В предыдущие годы Николай Карамышев (№ 10) два раза покидал гонку из-за лопнувшего колеса. Постоянные зрители наверняка помнят его мучения. Ныне курянин лишь совсем немного уступил в своем заезде корифеям жанра.

Один из главных претендентов на приобретение нового приза в вечное пользование сложил оружие в отборочном заезде. А ведь Тимур Садрединов был очень быстр и поначалу уверенно лидировал.

Владимир Шешенин (№ 16) в отборочном заезде стартовал из хвоста, но уже догнал лидера – Александра Фролова. И вскоре совершит атаку, которая выведет его в финал.

Чаще всего упрек такой: мало борьбы в отборочной стадии. Сдается, он надуманный. Просто посмотрите на иллюстрации.

Извините, ребята, но таблицы шестнадцати пока не будет. А вообще, с 2006 года мы уже четыре раза существенно изменили схему состязаний. И нет никаких гарантий, что 23 февраля 2014 года вы не увидите что-то новое. Допустим, 16 трехкруговых заездов по 30 машин на старте.

ДВУКРАТНЫЕ – МИМО

По погодным обстоятельствам трасса в этом году получилась очень жесткая, а брустверы – просто каменные. Отчасти поэтому аварий произошло, откровенно говоря, больше, чем обычно (совсем без аварий, понятно, на ледовых гонках не обойтись). Но, конечно, главная причина столкновений – никто не хочет уступать. От некоторых положительно заряженных пилотов искры летели еще до старта! А пару машин «приговорили» на тренировках.

Сравнительно спокойно прошел лишь последний отборочный полуфинал, все остальные запомнились перевернутыми машинами. В числе неудачников оказался и Тимур Садрединов – после короткой, но яростной стычки с Кириллом Ладыгиным. Вообще, как обнаружилось, сильнее не везло именно самым быстрым. На финише полуфиналов недосчитались, например, Владимира Череваня, который накануне в тренировках показал лучшее время, не увидели прошлогодних финалистов Евгения Аксакова и Аркадия Жаркова. Да и Алексей Васильев вполне мог к ним присоединиться, если бы его «Ситроен» после переворота не встал обратно на колеса.

Успенский же благополучно пробился в финал. А значит, остались шансы на то, что Бронзовая шина нас навсегда покинет в год своего рождения!

Однако в баталиях на одинаковых «логанах» всё не так просто и сказочно. Ведь как ни крути, а в финале встретились три победителя предыдущих лет. Причем четыре из шести заездов

18:00

6 часов коротких комедий и прикольного видео каждый вечер!

перец

телеканал



Финальные баталии на одинаковых «логанах» прошли на удивление мирно, особенно на фоне сражений в отборочной стадии. Ни аварий, ни жестких стыков, вполне академичная борьба за оптимальную траекторию.

Мы долго изучали фотосъемку двух первых финалов с разных ракурсов. Где-то фары на машине Дмитрия Брагина видны, а где-то нет. Но вот здесь ошибиться невозможно – свет у лидера не горит!

Шарль Пик (справа) очень старался, но французу не хватило опыта. Кими Райкконену опыта хватало, но он не особо старался. В итоге оба пилота Формулы-1 проиграли Кириллу Ладыгину в очных поединках на «дастерах» и «логанах».

выиграл совсем другой пилот – тольяттинец Дмитрий Брагин! Он, собственно, набрал наибольшую сумму очков, и мы уже собрались было добавить новую фамилию в число завоевателей зарулевского приза-шины, но… После небольшой заминки судейский корпус объявил, что Брагин лишен победы во втором заезде, очки пересчитаны и победителем признан – воистину от судьбы не уйдешь! – наш недавний «враг номер один» Ладыгин.

В ЧЕМ ПРОВИНИЛСЯ БРАГИН?

«Во время движения по трассе фары и габаритные огни должны быть включены», – гласят Правила организации и проведения соревнований по автомобильным трековым и ледовым гонкам, лежащие в основе регламента Гонки звезд «За рулем».

Брагину ужасно не повезло. На протяжении четырех лет он был единственным, на чьем «Логане» в финале Гонки звезд иногда не горели фары. По странной случайности, они не горели на старте первого финального заезда в 2010-м, затем на старте первого финального заезда в 2011-м и, наконец, на старте первого финального заезда в 2013 году. Понятно, что после череды этих прецедентов сетования пилота на неисправность электрооборудования звучат не слишком искренне. За эти годы судьи просто запомнили, что за фарами на машине Брагина надо следить.

И проследили. После замечания главного судьи электрооборудование пришло в норму к старту второго заезда, однако в ходе заезда снова отказало. Правда, в третьем и вплоть до окончательного финиша все работало как надо. Но двух «бесфарных» заездов оказалось достаточно для принятия вердикта о лишении Дмитрия законной, в общем, победы.

Понятно, что теоретически фары отбирают какую-то мизерную часть мощности у двигателя и, если их выключить, разгон будет чуть лучше. Но вряд ли в ледовых условиях да на столь короткой дистанции за счет фар получишь какой-то ощутимый перевес. Тем не менее разговор на финише был короткий: минус пять очков за игнорирование указаний судьи во втором заезде.

ЛАДЫГИН ПРОТИВ ВСЕХ

Сражения четырехкратного победителя Гонки звезд с иностранными пилотами все предыдущие годы завершались одинаково: гости терпели фиаско.

Наша ставка на Райкконена не сработала. Финн пытался что-то

ФИНАЛЬНЫЕ ЗАЕЗДЫ, баллы

	1-й заезд	2-й заезд	3-й заезд	4-й заезд	5-й заезд	6-й заезд	Сумма
1 К. Ладыгин	3	5	5	4	4	5	26
2 Д. Брагин	5	0	4	5	5	4	23
3 А. Васильев	4	4	3	3	3	1	18
4 С. Успенский	1	3	0	1	1	3	9
5 М. Скрипников	0	1	2	2	2	2	9
6 В. Шешенин	2	2	1	0	0	0	5

Бронзовая шина впервые в руках трехкратного обладателя Хрустальной шины. Господа гонщики! Вы же не допустите, чтобы Кирилл Ладыгин собрал все главные призы Гонки звезд «За рулем»?



Первым на подиум – еще до старта гонки – поднялся Евгений Новиков, чтобы принять поздравления. По результатам опроса спортивной прессы он признан лучшим гонщиком России 2012 года за выдающиеся результаты в чемпионате мира по ралли.

противопоставить Ладыгину, но лишь на короткий момент вышел вперед. И то, скорее всего, по душевной доброте уроженца Екатеринбурга: тот просто вежливо пропустил Кими. А в ближайшем повороте легко обогнал. С Шарлем Пиком Ладыгин расправился более безжалостно.

Райкконен остался при мнении, что у него не было никакой нужды полностью выкладываться: для него зарулевская Гонка звезд скорее рекламная акция, а значимое соревнование – Гран-при Австралии. Ладыгин же заявил, что иностранцы просто обречены. Откуда им уметь ездить по льду да еще на таких непривычных машинах! Таким образом, единственным, кто заставил Кирилла по-настоящему напрячься, остается Ромен Грожан. Хотя француз тоже проиграл. Но мы будем продолжать эксперименты! ЗР

ГОНКА ЗВЕЗД «ЗА РУЛЕМ»-2013

1-й отборочный заезд

1. С. Успенский (Москва, «Ситроен-Саксо») — 12 кругов
2. А. Кострюков (Ульяновск, «Лада-Калина») — 27,7
3. А. Маркин (Королев, «Ситроен-Саксо») — 42,1
4. Е. Мейтес (Москва, «Фольксваген-Поло») — 44,4
5. В. Кричевский (Санкт-Петербург, «Ситроен-Саксо») — 1.09,5
6. В. Кузьмин (Воронеж, «Фольксваген-Поло») — 9 кругов
7. Р. Минниханов (Казань, «Хонда-Сивик») — 11 кругов

2-й отборочный заезд

1. Д. Брагин (Тольятти, «Лада-Калина») — 12 кругов
2. К. Ладыгин (Екатеринбург, «Лада-Калина») — 3,5
3. Н. Карамышев (Курск, «Лада-Калина») — 10,3
4. О. Петриков (Москва, «Ситроен-Саксо») — 16,5
5. В. Мезенцев (Тольятти, «Лада-Калина») — 35,8
6. А. Жарков (Москва, «Форд-Фиеста») — 2 круга
7. Т. Садрединов (Москва, «Ситроен-Саксо») — 4 круга
8. М. Тягунов (Москва, «Лада-Калина»)

3-й отборочный заезд

1. А. Васильев (Москва, «Ситроен-Саксо») — 12 кругов
2. М. Скрипников (Мытищи, «Ситроен-Саксо») — 18,8
3. В. Малеев (Тольятти, «Лада-Калина») — 22,3
4. З. Шугушев (Москва, «Фольксваген-Поло») — 46,1
5. А. Артемьев (Алматы, «Лада-Калина») — 5 кругов
6. В. Черевань (Орел, «Хонда-Сивик») — 6 кругов
7. А. Сотников (Курск, «Лада-Калина») — 10 кругов
8. Е. Аксаков (Раменское, «Ситроен-Саксо»)

4-й отборочный заезд

1. В. Шешенин (Тольятти, «Ситроен-Саксо») — 12 кругов
2. А. Фролов (Оренбург, «Сеат-Ибица») — 9,2
3. М. Кострюков (Ульяновск, «Лада-Калина») — 41,6
4. С. Удотов (Москва, «Ситроен-Саксо») — 49,3
5. Л. Юдицкий (Пушкино, «Ситроен-Саксо») — 51,6
6. Т. Елисеева (Тольятти, «Лада-Калина») — 1 круг
7. М. Травин (Москва, «Фольксваген-Поло») — 1 круг
8. А. Потапов (Москва, «Ситроен-С2») — 1 круг
9. А. Филимонов (Воронеж, «Фольксваген-Поло») — 2 круга



КИМИ РАЙККОНЕН: НЕ ВЕРЮ В ОДИНАКОВЫЕ МАШИНЫ!

Финна не причислишь к когорте разговорчивых гонщиков. Напротив, о нем ходит слава немногословного и скупого на яркие эпитеты человека. Нордический характер, ничего не поделаешь. Причем Кими не скрывает, что не любит «всякие эти беседы с прессой», и подчас выполняет эту часть своей пилотской работы без должного энтузиазма. В одной из пауз между заездами Гонки звезд чемпиона мира попытался разговорить **Вадим Никишев.**

– Говорят, что вы на все вопросы можете ответить одним словом. Это правда?

Ну, наверное, нет.

– Вот и хорошо, иначе что это за беседа получится! Удобно ли пилоту Формулы-1, особенно в звании чемпиона, выступать у нас за рулем недорогого практичного седана «Логан»?

Не надо наезжать на «Логан». Нормальная машина, особенно за свои деньги!

– Вы добились успеха в Формуле-1. Как думаете, почему не сложилось в раллийном чемпионате мира?

У меня не было большого опыта в ралли, пока я туда не ввязался. А ведь это, как ни крути, один из самых сложных видов автоспорта. Экипажу приходилось набираться опыта прямо по ходу дела – чем мы и занимались.

– Можно ли считать, что вам, уроженцу северной страны, ледовое покрытие знакомо так же хорошо, как асфальт?

Не знаю, сложно так их сравнивать. Порой у тебя все складывается на льду, а на асфальте – нет. Бывает и наоборот… Мне нравится и то и другое. Нравится и гравий. Все покрытия хороши!

– Чем принципиально отличается езда по льду от езды по асфальту?

Да нет особой разницы. Разумеется, зацеп различается сильно, но в принципах управления все очень близко.

– Из всех пилотов Формулы-1, которые выступали на нашей гонке за многие годы, самое сильное впечатление произвел ваш партнер по команде Грожан. Наш российский чемпион с большим трудом смог его обогнать. Где Грожан научился ездить по льду?

Не имею представления. Лучше бы его спросить.

– Как вы оцениваете свои шансы сегодня? Удастся обогнать лучшего российского ледового гонщика? Или не ставите цель победить?

Не важно, выиграю я сегодня или проиграю. Вот на первом этапе Формулы-1, конечно, хотелось бы победить. Это для меня действительно важно.

– То есть вам неинтересно, чем закончатся сегодняшние заезды?

В моей жизни это ничего не изменит. Говорю же, хочется побеждать в Формуле-1, а тут я по приколу.

– Ну и как, прикололись?

Да, все зачетно.

– Что вам больше всего не нравится в современной Формуле-1?

– Меня все устраивает. Правила меняются, спорт меняется, но формула все так же едина для всех.

– Предположим, все машины в Формуле-1 одинаковые, – результаты были бы точно такие же или другие?

Сложно сказать. Не думаю, что кто-нибудь сможет ответить на этот вопрос. Все равно техника никогда не будет абсолютно одинаковой.

– Идея нашей гонки – выявить победителя в равных технических условиях. Для этого у нас шесть одинаковых машин, пилот может подстроить под себя только сиденье и давление в шинах. Вы согласны с тем, что в таких условиях побеждает именно самый быстрый пилот? Или, может, самый опытный, самый удачливый?

Все одинаковые? Да бросьте, не верю. Все равно они будут отличаться друг от друга, вдобавок кому-то повезет больше. Слишком сложно все факторы точно подогнать. Обычно выигрывает тот, у кого техника лучше.

– Да одинаковые машины у нас!

Я утверждаю: возьми шесть машин с конвейера – и все они будут разные. Я такого навидался, поверьте мне. То есть они вроде бы должны быть одинаковыми, но по факту это не так.

– Ну, мы все-таки надеемся, что создали максимально равные условия. Машины не настолько разные, чтобы сильный пилот проиграл менее сильному.

Скорее всего, так и есть. Но все равно обычно вперед вырывается самая быстрая машина. Не факт, что лучший пилот.

– То есть в ваших заездах с Пиком на двух идентичных «дастерах» кому-то больше повезло с машиной?

Да мы вообще не соревновались! Мне пришлось сбросить скорость, чтобы изобразить борьбу.

– Сменим тему. Сегодня здесь присутствует российский раллист Евгений Новиков. Вы некогда выступали с ним за одну команду. Что-нибудь можете сказать о нем как о пилоте?

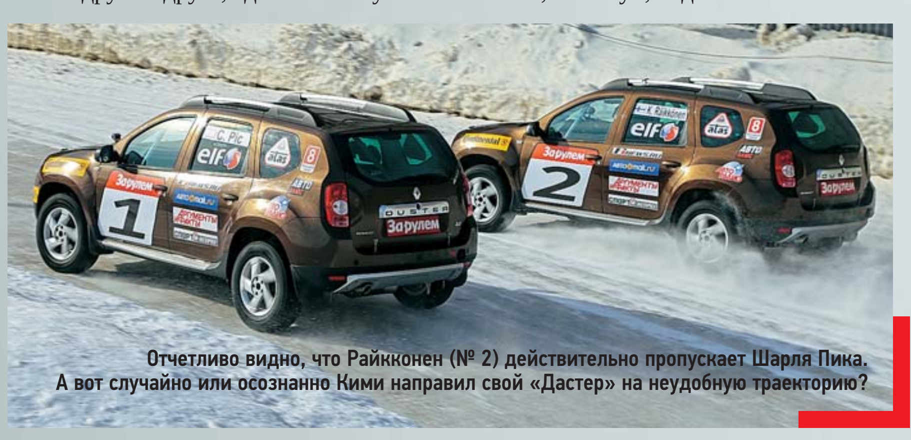
Он очень быстр, причем есть заметный прогресс по сравнению с прошлым сезоном. Ну и в целом приятно видеть в WRC новые лица.

– Можете сравнить стили пилотирования – свой и его?

Никогда не сидел рядом с ним, но судя по тому, что я видел на видео, различия есть. У каждого пилота свой почерк.

– А какие вообще качества наиболее ценны для гонщика?

Все – живые люди, с разными пристрастиями и особенностями, поэтому какую-то одну черту назвать невозможно. Лично я люблю гоняться – с этого, пожалуй, надо начинать.



Отчетливо видно, что Райкконен (№ 2) действительно пропускает Шарля Пика. А вот случайно или осознанно Кими направил свой «Дастер» на неудобную траекторию?

ОКО ВИДИТ

Немногим более года назад за парковкой в столице стали следить автоматические устройства, размещенные в обычных автомобилях. Как они работают и могут ли ошибаться, выяснял ***Сергей Смирнов****. Фото* ***Константина Якубова****.*



Новенький «Хёндэ-Солярис» с камерой слежения ждал нас недалеко от станции метро «Новослободская». Водитель Алексей и техник-оператор Николай первым делом, как и положено, спросили пароль. Услышав правильное «Мы от Анастасии», попросили быстрее занять места на заднем сиденье: в их работе время – решающий фактор.

Этот патруль курсирует по Бакунинской улице и прилегающим переулкам строго с 8:00 до 20:00. За эти 12 часов (минус время на обед и заправки) автомобиль, оборудованный мобильным комплексом фиксации, успеет проехать весь маршрут десятки раз. Работа у водителя и оператора непыльная, но очень однообразная, даже нудная. Центр столицы буквально забит неправильно припаркованными машинами, только успевай снимать нарушителей!

Техника на борту прямо-таки шпионская: на ветровом стекле закреплена камера фиксации, информация выводится на встроенный дисплей. Остальное – в недрах авто: процессор для обработки данных и связи с Интернетом. Говорят, именно возможность установить большой дисплей на «бороду» определила выбор «Соляриса» в качестве базовой машины. Внешне спецавтомобиль отличается от рядовых лишь наклейкой на борту. Но как на нее реагируют! Заприметив такую машину, водители, припарковавшиеся в неположенном месте, вздрагивают или бегут, чтобы успеть вывести авто из запретной зоны.

Наш режим: тронулись – поехали – притормозили – снова поехали.

Название прибора операторы от нас скрыли, – видимо, на то есть причины. Хотя в каждом постановлении указано название регистратора.

По заверениям специалистов Центра организации дорожного движения, прибор способен «прочитать» любой регистрационный знак в любую погоду. Но ночью такие машины не ездят.

Интервал между проездами одной и той же точки – 15 минут или чуть больше. Контролеры Алексей и Николай уверяли, что никаких «нормативов» отлова нарушителей нет. Экипаж, колесящий по центру столицы, фиксирует за смену в среднем от 100 до 300 случаев нарушения правил стоянки (точнее, отправляет первичные сообщения о нарушении).

КИНОИНДУСТРИЯ

Автомобили-«надсмотрщики» принадлежат Центру организации дорожного движения (ЦОДД) Москвы, входящему в структуру департамента транспорта. ЦОДД заключил договор с ГИБДД, в соответствии с которым его сотрудники фотографируют нарушителей в определенных районах города. С маршрутами мобильных бригад можно ознакомиться на сайте Центра организации дорожного движения (http://gucodd.ru).

Для каждого неправильно припаркованного автомобиля делают привязку к карте с запретным участком

при помощи ГЛОНАСС/GPS. Если оставленный под запрещающим знаком автомобиль попался в глазок камеры второй раз, информация направляется в Центр автоматизированной фиксации административных правонарушений (ЦАФАП). Все происходит автоматически: камера снимает сама, без услужливого оператора. В ЦАФАПе «кино» проецируют на свою карту и отправляют каждому нарушителю квитанцию для уплаты штрафа.

Но как быть, если кто-то уберет знак, запрещающий стоянку и остановку (так, например, делают бомбилы возле станций метро)? Несведущий водитель оставит машину, а бездушный прибор запишет его в нарушители.

КТО НЕ ОШИБАЕТСЯ?

Гаишники утверждают, что их приборы и система никогда не ошибаются. Увы, нам известны иные примеры. Одного автовладельца пытались наказать за стоянку 14 января под знаком 3.29, запрещающим стоянку по нечетным числам месяца. Другому в один день выписали аж пять штрафов кряду, хотя машина стояла на одном и том же месте...

А недавно казус случился и с редакционной машиной: мы получили квитанцию о нарушении, которого не совершали. Судя по постановлению, «Форд» был припаркован в Кривоколенном переулке, возле дома № 5, как раз в зоне действия знака «Стоянка запрещена». Но дом, который запечатлен на фотографии, – № 7. Действительно, там раньше остановка была под запретом, но с некоторых пор специально выделили несколько мест для парковки, а знак убрали.

Компьютерная программа, видимо, этого не знала, вот и полетело в редакцию «письмо счастья». Мы обратились с жалобой в Арбитражный суд Москвы. Его вердикт – постановление признать незаконным и отменить. Советуем



За подобную защиту можно получить «приз» – штраф 5000 рублей!

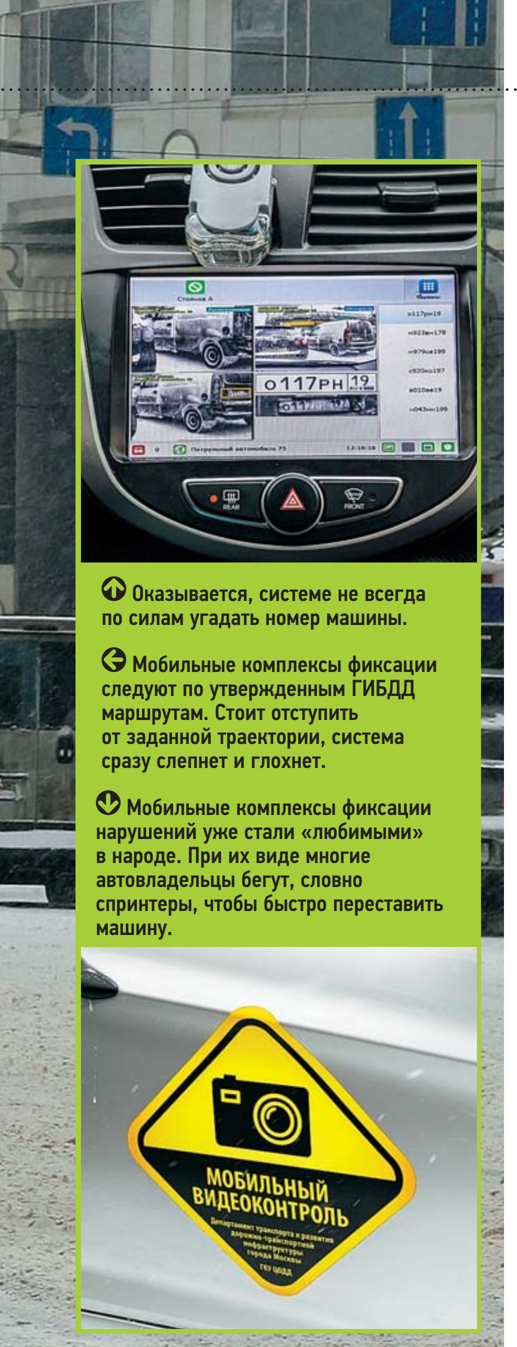
Такой способ маскировки встречается все чаще.





Арбитражный суд Москвы признал: наш автомобиль был припаркован без нарушения правил.





Оказывается, системе не всегда по силам угадать номер машины.

Мобильные комплексы фиксации следуют по утвержденным ГИБДД маршрутам. Стоит отступить от заданной траектории, система сразу слепнет и глохнет.

Мобильные комплексы фиксации нарушений уже стали «любимыми» в народе. При их виде многие автовладельцы бегут, словно спринтеры, чтобы быстро переставить машину.

и другим несправедливо наказанным следовать нашему примеру. А гаишникам рекомендуем поубавить категоричности и напористости, заняться совершенствованием софта и системы. И конечно, провести инвентаризацию запрещающих знаков – проверить, кто и зачем их поставил.

САМЫЙ ХИТРЫЙ

Наши нарушители правил парковки – мастера на выдумки, автомобилистам других стран фору дадут. В этом мы убедились в ходе рейда. То снегом номер замажут, то прошлогодним листком его закроют, то «случайно» прилипшей газеткой. Предостерегаем водителей: во-первых, маскировку может снять сам дорожный патруль, а во-вторых, согласно городскому КоАПу за фокусы, не позволяющие распознать регистрационный знак припаркованного автомобиля, полагается штраф 5000 рублей (ст. 8.14 ч. 3).

Хотя непонятно, как доказать умышленный характер нарушения. «Извините, я не виноват, – листик случайно прилип и закрыл номер». Поэтому сотрудники ГАИ не проявляют большой активности, составляя подобные протоколы. Разве что владелец прикроет номер специальной железкой на болтах.

Есть еще лазейка – для машин с транзитными и иностранными номерами. Но в Центре автоматизированной фиксации обещают исправить эту ситуацию в ближайшее время. И будьте уверены, исправят! Ведь видеофиксация приносит в бюджет города гигантские деньги. Не зря в этом году к сотне дежурящих автомобилей собираются добавить еще столько же. А вот новых парковок в центре города никто даже не обещает. ЗР

За 2012 год в столице выписано 153 845 постановлений о нарушении за неправильную парковку по ст. 12.16 ч. 6 КОАП РФ.

НАРУШИТЕЛЕМ СЕБЯ НЕ СЧИТАЮ

Согласно КоАП РФ постановление можно обжаловать в вышестоящем органе ГАИ или в суде (по месту нахождения подразделения ГИБДД). На это отводится 10 дней с момента получения постановления. По моему опыту, подавать заявление в вышестоящее подразделение ГИБДД не имеет смысла: «своих» там не накажут. Лучше сразу в суд: если постановление вынесено в отношении физического лица, то в районный, если автомобиль принадлежит организации – в арбитражный.

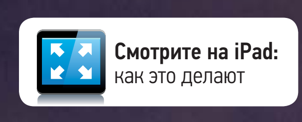
Жалобу составляют в произвольной форме. Главное – указать название суда, кто подает жалобу, кто и когда вынес постановление. В самой жалобе нужно объяснить, почему вы требуете отменить постановление, – например, машина в этот момент находилась в другом месте (как в нашем случае). Можно (и нужно!) предоставить фото- и видеодоказательства в подтверждение отсутствия запрещающего знака; подойдут и показания свидетелей.

По закону доказать вашу вину обязаны гаишники, вынесшие постановление, а все сомнения должны трактоваться в пользу обвиняемого.

ДЕЛО – ТРУБА

*Горючее, масла, смазки – всё получают из нефти. **Кирилл Милешкин** проследил, как долго топливо и масло находятся в одной емкости и когда их пути расходятся. А начал с поиска места их рождения. Фото **Константина Якубова**.*







Современные технологии позволяют вести работы без вреда для растений: компактные буровые установки буксируют снегоходами.

Чтобы найти залежи «черного золота», сначала проводят сейсморазведку. Искусственно вызванные сейсмические волны уходят на несколько километров вглубь Земли, часть отражается, наталкиваясь на слои породы, часть преломляется и идет дальше. По поведению волн делают выводы о структуре недр. На разработанном ЛУКОЙЛом Уньвинском месторождении (под Пермью) для возбуждения волн используют взрывы. Территория в 223 км² поделена на квадраты 250×250 м. По продольным линиям бурят скважины для закладки зарядов, поперек прокладывают кабели с сейсмоприемниками, собирающими информацию, которая приходит из-под земли. Мощность каждого заряда, заложенного на глубину несколько метров, – около 400 г.

В районе разведки проложено 750 таких «кос» с датчиками, длина каждой 300 м. Данные поступают в центр обработки, в итоге формируют трехмерную модель структуры почвы.

Никаких подземных озер с «черным золотом», разумеется, нет. Нефть находится в пористой породе, откуда ее вымывают водой под давлением. В добывающих скважинах трудятся мощные электроцентробежные насосы. Штанговые насосы («качалки»), с меньшей производительностью, используют для выкачивания остаточных запасов нефти из слоя. Из-за наклона шахт десяток скважин, занимающих площадь в пару сотен квадратных метров, качает нефть с территории во много раз большей. Такое объединение называют кустом.



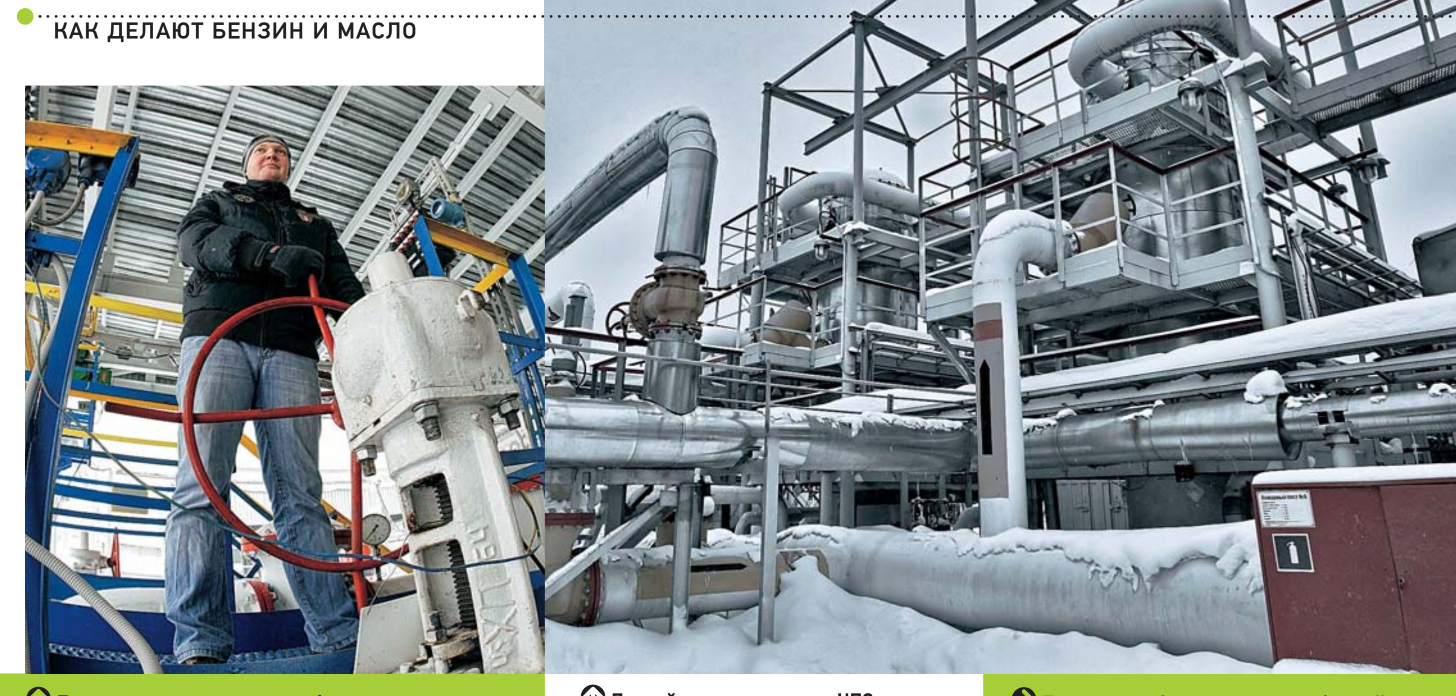
Глубина залегания нефтенесущего пласта меньше, чем длина скважины. Если первый параметр составляет 1700–1900 м, то второй достигает 2500 м. Финальный отрезок, забой, идет горизонтально, вдоль слоя, богатого полезными ископаемыми. Толщина слоя всего несколько метров, и ствол шахты нужно вывести точно в него, пробурив перед этим более 2000 м! Угол наклона набирают постепенно: примерно с 14º на отметке 800 м до 60–70º к 2200 м. Его задают настройками на долоте бура. Сами трубы в стволе также скрепляют под углом. Длина каждой 9–11 м. После спуска в шахту ее прикручивают к предыдущей секции и цементируют по всей длине. Состав раствора зависит от характера породы, в которой останется труба.

Нефтяные скважины прокладывают турбобуром. С винтовым, используемым для бытовых скважин, у него мало общего. Установленные на поверхности насосы под давлением подают в агрегат буровой раствор (его состав зависит от типа породы), который, попадая на лопатки, вращает турбину. На ее валу установлено долото (на маленьком фото), прогрызающее породу. Для большей мощности в бур встраивают многоступенчатые турбины, чтобы увеличить крутящий момент. Перемолотая порода подается наверх вместе с отработавшим буровым раствором.

На Уньвинском месторождении, далеко не самом крупном, 60 кустов. У каждого – групповая автоматическая замерная установка, которая контролирует поочередно добычу каждой скважины. А дальше нефтесодержащая жидкость уже единым потоком идет на станцию очистки.

Нефть оставляет на стенках труб асфальтопарафиновые отложения. Для их ликвидации в скважинах используют лебедку Сулейманова. Ее устройство просто: трос опускает на заданную глубину скребок, после чего вытягивает его обратно. Такую механическую обработку повторяют до шести раз в сутки.



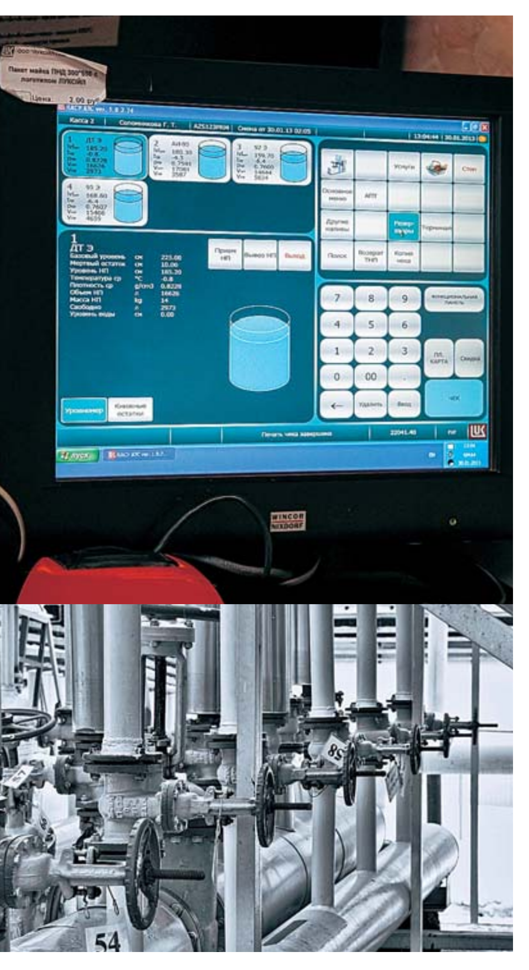


Поднятая на поверхность нефть первым делом проходит очистку. С помощью двух стоящих друг за другом сепараторов из жидкости выделяют газ, который поступает для дальнейшей обработки на компрессорную станцию. Смесь воды и нефти насосы нагревают в теплообменниках. Без этой процедуры не обойтись, так как добавленный для лучшего расслоения деэмульгатор бессилен при низкой температуре. В отстойниках, каждый объемом 200 м^3, жидкость окончательно разделяется: воду используют повторно, а нефть через резервуары-хранилища по трубопроводу отправляют на перерабатывающий завод.

Первой поступающее на НПЗ сырье принимает электрообессоливающая установка. Здесь в нефть снова добавляют пресную воду, на сей раз – для растворения солей, вызывающих коррозию оборудования. Начальную грубую очистку будущее топливо прошло еще при добыче, параллельно с обезвоживанием. Электродегидраторы под высоким напряжением отделяют соленую воду от нефти. Для более эффективного расслоения применяют деэмульгаторы.

Попутные нефтяные газы – побочный продукт добычи жидкого топлива. Отдельный блок установок окончательно осушает их и сжимает в компрессорах. В них же газ смешивают с маслом, необходимым для снижения температуры и уплотнения зазоров. Вполне закономерно, что потом летучее топливо вновь ждет очистка в сепараторе. Смазка уходит на очередной круг, а газы, охлажденные до 20–30 °С, отправляются на завод по изготовлению пропан-бутана.

Атмосферно-вакуумная трубчатка (язык сломаешь!) отвечает за разделение нефти на фракции с разными температурами кипения. Используемый метод – многократное испарение и конденсация. Компоненты выделяются путем перегонки в атмосферных и вакуумных колоннах, а нагревают сырье в трубчатых печах. Мощность печей составляет 120 МВт (примерно половина загрузки средней по размерам гидроэлектростанции), а за циркуляцию жидкости отвечают 86 насосов.



Среднестатистическая городская АЗС имеет емкости на 20 т топлива каждого вида. Ежедневные суммарные продажи – около 25 т. В период паводков топливо стараются закачать под крышку, чтобы обезопасить подземные резервуары от разрушения из-за давления воды и почвы. В двойных стенках прослойка из азота – для лучшей пожаробезопасности. Негерметичность емкости выявляют по изменению давления газа. Контролирующая электроника зафиксирует также наличие воды или изменение уровня топлива. Если топливораздаточная колонка расположена близко к хранилищу, то всасывающий насос установлен непосредственно в ней. В противном случае применяют напорный агрегат.

ИНТЕРЕСНЫЕ ФАКТЫ

Первые следы нефтяных промыслов относят к шестому тысячелетию до н. э. Тогда нефть использовали в строительстве как связующий и изолирующий раствор.

В 1846 году на месторождении Биби-Эйбат (вблизи Баку) пробурили первую в мире нефтяную скважину. Добыча началась двумя годами позже.

Температура воздуха в скважине поднимается в среднем на 3 °С каждые 100 м.

На звание самой глубокой скважины претендуют три объекта, уходящие в глубину более чем на 12 км. Первой появилась Кольская сверхглубокая (12 262 м). В 2008 году ее переплюнула шахта в Катаре – 12 289 м. А с 2011-го первенствует скважина проекта «Сахалин-1» – 12 345 м.

Подводные нефтехранилища, применяемые при добыче в море, не имеют дна. По сути, это колокола. Нефть удерживается в них благодаря меньшей, чем у воды, плотности.

НПЗ производят не только различные сорта топлива и масел. Например, серу, получаемую в процессе очистки нефти, отгружают химическим предприятиям в гранулах или в виде серной кислоты.

Первые стальные резервуары (цилиндрическая форма, диаметр более 3 м) для хранения нефти и других жидкостей сконструировал в конце XIX века известный русский инженер В.Г. Шухов. Основные принципы их построения используются по сей день.

Первый российский нефтепровод Балаханы – Черный Город (Баку) построили в 1878 году. Он сделал ненужными перевозчиков нефти, которые ранее транспортировали ценный груз в бочках. Для защиты сооружения вдоль него установили караульные будки.



Отбор компонентов происходит в ректификационных колоннах. Внизу емкость с сырьем, по всей высоте – тарелки для сбора жидкости. Нагретая печью нефть начинает кипеть и испаряться. Поднимаясь, пар остывает и конденсируется на тарелках. У каждой фракции своя температурная граница, что и позволяет четко отделить их друг от друга. На практике весь процесс разделения происходит не в одной, а в нескольких колоннах.

Компоненты, выделяемые из сырой нефти (слева направо, начиная со второго, первый как раз сырая нефть): гудрон, тяжелый вакуумный газойль, легкий вакуумный газойль, тяжелое дизельное топливо, фракция 300–350°, летнее дизельное топливо, зимнее дизельное топливо, стабильный бензин и три его фракции, отличающиеся друг от друга пределом выкипания.



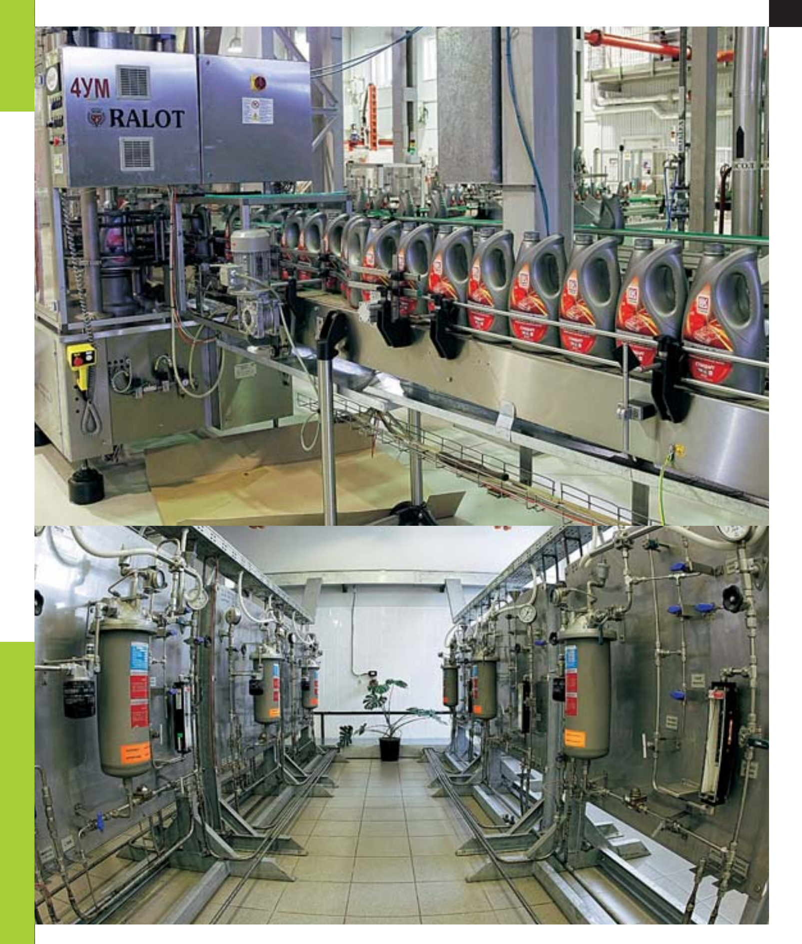


Дальнейший путь у каждого компонента свой: каталитический риформинг, депарафинизация, крекинг, коксование, изомеризация – процессы, нужные для полной очистки и повышения качества фракций. Затем пути моторного масла и топлива расходятся. Естественно, основная часть сырья идет на производство моторного топлива. Кстати, бензин состоит из восьми – десяти различных веществ, дизель – из трех.

Канистры для масла изготавливают на месте. Так проще защитить продукт от подделок. Для этих же целей применяют двухкомпонентную крышку, вплавленную в пластик этикетку и индивидуальный номер на каждой таре, по которому определяют дату производства и бригаду. Канистры различаются цветом, который зависит от вязкости масла. При этом бракованный пластик, уходящий на вторичную переработку, сортировать не приходится: его пускают на средний слой, где оттенок не важен. Базовое масло – основа – рождается из российской нефти, а вот присадки к нему в основном импортные. Между сменами типа масла в трубопроводе проводят механическую очистку, чтобы выгнать остатки смазки из системы.

Смешивание компонентов для приготовления топлива доверено точной автоматике. Несмотря на отлаженный процесс и контролируемое качество каждой составляющей, финальные пробы берут регулярно. Готовое топливо поступает в товарные резервуары. Оттуда его забирают железнодорожные и автоцистерны, а часть перекачивают по трубам на многие сотни километров.

Контроль топлива на заводе не отменяет аналогичной процедуры на АЗС. Пробы берут непосредственно при сливе топлива и позднее из резервуара. Лаборатория подтверждает качество и для контролирующих органов, и для самого оператора заправки. Замер уровня и объема происходит в автоматическом режиме. Есть и проверенный годами метод – с помощью линейки. Горючее практически прозрачное, поэтому планку покрывают химическим составом, который, реагируя с бензином или дизтопливом, приобретает красный цвет.



ОПЯТЬ ДВОЙКА!

Пока требования к автопарку школы не слишком строгие. Главное, чтобы автомобили были в хорошем техническом состоянии и имели дублирующие органы управления.

Редко какую тему руководители страны поминали чаще, чем необходимость реформировать обучение водителей. Несмотря на это, реформа даже не начиналась, убедился ***Игорь Моржаретто****.*

ХРОНИКА БЕЗДЕЙСТВИЯ

Осенью прошлого года на сайте МВД появился новейший проект регламента приема квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений. При внимательном изучении стало ясно, что новизна в нем чисто косметического характера. Скажем, изменилось (на одно) количество упражнений при сдаче экзамена на площадке – и что?

Регламент должен был вступить в силу в феврале-марте 2013-го, но вдруг проект… с сайта исчез. Видимо, иначе быть и не могло. В нынешней системе, как сказал председатель межрегионального профсоюза дальнобойщиков Валерий Войтко, любое подобное поручение МВД можно считать «просто имитацией деятельности». Может, он выразился слишком резко, но, видимо, достало…

ОТ ЧЕГО ОТКАЗЫВАЕМСЯ?

По статистике, сегодня в стране подготовкой водителей занимаются до 8 тыс. автошкол, из которых часть принадлежит Минобрнауки, Минтрансу и ДОСААФ, а порядка 40% – частные. Ежегодно водительское удостоверение получают около 2,2 млн. человек, большинство проходят обучение в школах, а 10–20% сдают экзамены экстерном, после самостоятельной подготовки. (Многие специалисты считают самоподготовку фикцией, но это отдельная тема.)

Нынешний порядок сдачи водительских экзаменов установлен еще в 1999 году и корректировался неоднократно. Однако власти уверяют, что система все равно работает очень плохо и выпускает «недоучек». А они, молодые и неопытные водители, и есть, дескать, одна из главных причин высокой аварийности в стране! Цифры приводят совершенно разные: от 9,8% (сайт проекта «Единой России» «Безопасные дороги»; правда, в другом разделе сайта тот же показатель равен уже 15,9%) до «четверти дорожных аварий» (ГИБДД Москвы; на этом же сайте есть и 17%). Но чаще всего говорится о том, что водители со стажем до трех лет виновны в 30%

аварий. Отсутствие единодушия свидетельствует: такую статистику должным образом никто в стране не ведет. Вспомните, как выглядит протокол о ДТП, – там нет графы «Стаж водителя»! Выходит, цифры, что называется, взяты с потолка (если, конечно, не проводятся специальные исследования или опросы).

Впрочем, никто не возьмется утверждать, что наши автошколы работают хорошо и выпускают полноценных водителей. Сами руководители учебных заведений считают, что реформы назрели. Только какие?

СДЕЛАЙ ТО, НЕ ЗНАЮ ЧТО

«Для начала нужно описать профессиональный стандарт водителя, то есть его характеристики, уровень навыков на том или ином этапе и т. д., – уверена президент Межрегиональной ассоциации автошкол Татьяна Шутылева. – То есть определить, кого мы готовим



Количество часов на изучение матчасти в автошколах ныне сокращено до минимума, зато увеличилось число занятий по оказанию первой помощи.

ТРИ ВОПРОСА ПРО ЭКЗАМЕНЫ



Где можно подготовиться к сдаче экзаменов?

В любой автошколе или самостоятельно. Но к тем, кто готовился экстерном, в ГИБДД предъявляют особые требования.



Где сдавать экзамены?

В регистрационном подразделении ГИБДД по месту жительства или регистрации (в том числе временной).

Сколько раз позволяется сдавать практический экзамен по вождению?

Количество попыток не ограничено, но надо уложиться в срок действия теоретического экзамена (три месяца). Российский рекорд – экзамен был сдан с 87-й попытки (эпопея длилась два года)!

ОПРОС

Вам хватило навыков, полученных в автошколе?



Да 25%

Нет, занимался с инструктором дополнительно 36%

Нет, уверенность пришла с опытом 39%



Подобный полигон может себе позволить далеко не всякая автошкола, при том что здесь не установлена дорогая компьютерная система (одно время собирались обязать все школы иметь такую).

в обычной автошколе, а каким критериям должен соответствовать водитель-профессионал, которому доверят автобус с детьми. Лишь на базе этого профстандарта следует разрабатывать программы подготовки и переподготовки, повышения квалификации и методики приема экзаменов».

С Шутылевой в принципе согласен и глава ГУОБДД МВД России генерал В. Нилов. Он считает, что нужна многоуровневая система обучения: одно дело – подготовить автолюбителя, другое – водителя-профессионала, который будет за рулем зарабатывать деньги. Сейчас же у нас все смешаны в одну кучу.

По мнению экспертов, многие новые стандарты следует внести в новый Закон о безопасности дорожного движения. Его проект прошел первое чтение в Госдуме… и завис на годы. Говорят, ждали, когда примут Закон об образовании: положения двух документов во многом пересекаются. И вот «образовательный» закон, пусть не без скандалов, приняли, наконец. Кстати, в нем нет никаких упоминаний об автошколах! Видимо, существующие придется со временем переоформлять как колледжи или нетиповые учебные заведения, и во что это выльется, пока никто

Пока не определены требования к экзаменаторам, формально в качестве строгого судьи может выступать лейтенант без педагогического образования и водительского опыта.

не представляет. У Минобра есть полгода на подготовку подзаконных актов, которые касаются учреждений, где готовят водителей. Но в любом случае теперь нам обещают, что Закон о безопасности дорожного движения тоже примут, причем уже в ближайшие месяцы. Следом за этим сразу внесут изменения в правила приема экзаменов – пока только формальные, так как появятся подкатегории. Иностранцы, если они хотят работать в РФ водителями, тоже должны будут сдать экзамены (пока они могут трудиться при наличии национального водительского удостоверения).

Словом, перемены нужны, перемены важны, – но какие именно? В исчезнувшем проекте регламента предполагалось вообще отстранить автошколы от приема экзаменов. А ведь в течение нескольких лет говорили о том, что надо больший объем ответственности передать школам, в том числе (возможно) и прием части экзаменов. Но тут выяснилось, что дать правильную оценку водительским навыкам могут только в ГИБДД! Однако у ГАИ нет для этого оборудования (автодромы и т. д.), не определены пока и требования к экзаменаторам. То есть формально в качестве строгого судьи может выступать лейтенант без педагогического образования и водительского опыта. Выходит, сами мы не очень готовы принимать экзамены на современном уровне, но другие – хуже, а главное – безответственнее…

КУДА БРЕДЕМ?

Понятно, почему эту систему все время пытаются «реформировать». Одних, видимо, реально беспокоит рост числа пострадавших в ДТП, другие хотели бы откусить свой кусок от сытного пирога. Ведь это большой бизнес – 8 тыс. школ, 100 тыс. преподавателей и сотрудников, 2 млн. учеников, которые только официально платят за обучение свыше 30 млрд. руб. в год. А еще – закупки оборудования, аренда помещений… Серьезный масштаб!

Поэтому считаю, что… делать ничего не надо. Нынешняя система хоть и не без недостатков, но работает. Конечно, надо решительно бороться с коррупцией при выдаче водительских корочек. Контролировать работу автошкол, чтобы отсечь фирмы-однодневки (таких пока немало). Может быть, окончательно запретить сдачу экзаменов экстерном. Ведь никто не предлагает заочно обучать летчика или хирурга, – а водителя, выходит, можно? Но ведь от его навыков и действий тоже зависят людские жизни…

В любом случае непродуманные, волюнтаристские решения тут не нужны. Например, можно спокойно обсудить идею, которую высказал не так давно замминистра МВД В. Кирьянов: по окончании автошколы молодым водителям выдавать на год права… с ограниченными правами. Подобное давным-давно практикуют в США, Канаде, других странах. Там для новичков введены ограничения максимальной скорости движения, числа пассажиров, времени суток для управления автомобилем (ночью нельзя!) и т. д. Если молодой водитель за год не нарушал правил дорожного движения и этих ограничений, ему выдают полноценное удостоверение. Нарушал – отправят на дополнительное обучение, продлится и срок временного удостоверения. И это действительно помогает снизить уровень аварийности среди молодых водителей. В разных штатах США, к примеру, удалось сократить число ДТП на 9–40%.

Но тут же генерал Кирьянов сам себя притормозил: эту идею надо внимательно обсудить, обдумать… Наверное, стоит. А пока хорошо бы заняться решением других, не менее важных проблем. Например, обновить после зимы разметку на всех дорогах страны. Это очень нужно! ЗР

Сейчас при сдаче экзамена на площадке надо выполнить три упражнения; позволительно допустить три мелкие ошибки.



ТРИ ВОПРОСА ПРО ВОДИТЕЛЬСКОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ

Какие удостоверения выдают сейчас?

Новые, образца 2009 года. Получают их по окончании действия имеющегося документа или по желанию. Для выезда за границу годятся все три действующих варианта.

Будут ли еще какие-то новые права?

Видимо, в ближайшее время на оборотной стороне водительского удостоверения появятся подкатегории. Действующие права менять из-за этого не придется, а указанная в них категория включит в себя и все подкатегории.

Где можно поменять права?

В регистрационном подразделении ГИБДД по месту жительства или регистрации (в том числе временной).

ГОНКА ВООРУЖЕНИЙ

Возможность построить автомобиль под себя обходится недешево – цена набора опций порой достигает половины стоимости базовой модели. Почем нынче автомат, выяснял ***Максим Приходько****.*

В обзор попали двенадцать наиболее популярных моделей российского рынка. Рассматривались доступные версии с механикой и с автоматом в одинаковых комплектациях, включая объем и мощность двигателя.



01 «Рено-Дастер»

МКП – 16 000 руб. = АКП (комплектация «Экспресьон», мотор 2,0 л, 135 л.с.)

Самый доступный автомат всего с четырьмя ступенями предлагают для бестселлера рынка. Однако если вы нацелились на такой «Дастер», то не видать вам полноприводной версии: ее продают только с механикой! Это сказалось и на цене: «Дастер»-моно, но с АКП стоит 598 000 руб., «Дастер» 4×4 с тем же 2-литровым мотором и 6-ступенчатой механикой обойдется в 614 000 руб.



02 «Лада-Гранта»

МКП + 31 400 руб. = АКП (комплектация «Норма», мотор 1,6 л, 98 л.с.)

Пример удачного сочетания «французского с нижегородским». Проверенную японскую АКП впервые поженили с отечественным авто в конвейерных условиях. Вдобавок этот 4-ступенчатый автомат стоит адекватных денег. Изделие растиражированное, так что проблем с обслуживанием и ремонтом не предвидится.



03 «Тойота-Королла»

МКП + 32 000 руб. = АКП (комплектация «Комфорт плюс», мотор 1,6 л, 124 л.с.)

Классический 4-скоростной гидромеханический агрегат занял место так и не прижившегося робота, отвергнутого темпераментными водителями. А какой русский не любит быстрой езды! Доплата не потянет за собой никаких дополнительных трат, поскольку лепестки переключения на руле, а также зимний и спортивный режимы в этом варианте отсутствуют.



04 «Рено-Логан»

МКП + 34 000 руб. = АКП (комплектация «Престиж», мотор 1,6 л, 103 л.с.)

На фоне одноклассников-иномарок это недорогой вариант: итоговая цена «автоматического» «Логана» – 500 000 руб. Автомат здесь простой, 4-ступенчатый. Решение логичное: бюджетной машине – подходящую трансмиссию.



05 «Форд-Фокус»

МКП + 35 000 руб. = АКП (комплектация «Тренд», мотор 1,6 л, 105 л.с.)

Никаких фокусов, все по-честному. Комплектации «с» и «без» полностью совпадают – разница в цене строго соответствует стоимости современного 6-ступенчатого автомата. Похоже, из роскоши он постепенно становится средством передвижения.



06 «Хёндэ-Солярис»

МКП + 35 000 руб. = АКП (комплектация «Классик», мотор 1,4 л, 107 л.с.)

Выстроить под себя весьма популярную модель просто: допы скомпонованы в колонку, в которой на первых позициях 4-ступенчатая АКП. Ее, кстати, можно заказать с любым мотором и комплектацией, что выгодно отличает «Солярис» от конкурентов, где автомат – прерогатива дорогих версий.



07 «Шевроле-Круз»

МКП + 36 000 руб. = АКП (комплектация LS, мотор 1,6 л, 109 л.с.)

Если рассматривать прайс, то разница в цене между машинами с 6-ступенчатым автоматом и с механикой достигает 69 000 руб.! Но, поскольку к последней добавляется парочка действительно необходимых опций – подогрев сидений и кондиционер (6000 и 27 000 руб. соответственно), доплата за саму АКП составит 36 000 руб.



08 «Опель-Астра»

МКП + 40 000 руб. = АКП (комплектация «Эссенша», мотор 1,6 л, 115 л.с.)

«Астра»-нью открывает череду автомобилей, чьи автоматы стоят 40 тысяч ровно. Модель возглавляет сей список потому, что «астральный» 6-ступенчатый автомат самый новый, а мотор самый резвый.



09 «Шкода-Октавия»

МКП + 40 000 руб. = АКП (комплектация «Эктив», мотор 1,6 л, 103 л.с.)

Второй 40-тысячный вариант. При весьма скромной мощности двигателя на АКП не поскупились: она здесь модная, 6-ступенчатая. В остальном никаких разногласий с механической версией, что очень приятно.



10 «Киа-Рио»

МКП + 40 000 руб. = АКП (комплектация «Комфорт», мотор 1,4 л, 107 л.с.)

Модель обновили сравнительно недавно. Вероятно, оттого-то люди и выкладывают немалые деньги за версию с 4-ступенчатым автоматом. Его можно приобрести как с сильным, так и со слабым мотором, для потребителя это очень важно.



11 «Фольксваген-Поло»

МКП + 46 100 руб. = АКП (комплектация «Комфортлайн», мотор 1,6 л, 105 л.с.)

Якобы народный автомобиль нельзя заказать с автоматом в наиболее простой комплектации, что сильно портит позиции «калужанина» среди конкурентов. Да и цена 6-ступенчатого агрегата не радует. В остальном никаких различий с механикой.

12 «Ниссан-Кашкай»

МКП + 55 000 руб. = АКП (комплектация XE, мотор 1,6 л, 114 л.с.)

Самая значительная доплата во всей дюжине. Причем в таком варианте авто будет переднеприводным. Зато количество ступеней стремится к бесконечности, поскольку автомат здесь представлен вариатором CVT.

ЦЕНЫ АВТОМОБИЛЕЙ С МКП И АКП, руб.

614 000	RENAULT DUSTER	-16
353 800	LADA GRANTA	+31 400
690 000	TOYOTA COROLLA	+32 000
466 000	RENAULT LOGAN	+34 000
641 000	FORD FOCUS	+35 000
494 000	HUINDAY SOLARIS	+35 000
642 000	CHEVROLET CRUZE	+36 000
669 900	OPEL ASTRA NEW	+40 000
624 000	SKODA OCTAVIA	+40 000
489 900	KIA RIO	+40 000
514 900	VOLKSWAGEN POLO SEDAN	+46 100
806 000	NISSAN QASHQAI	+55 000
583 792	В СРЕДНЕМ	+37 000

АВТОМАТТОРГ

Сегодня машина с автоматом воспринимается совершенно по-шариковски: «Слон – животная полезная». Однако, переходя от эксклюзива к разряду стандарта, мы начинаем считать деньги, выложенные за АКП: а не дороговата ли?

Каждый производитель найдет чем объяснить весомость ценника. Подчеркнет новизну конструкции, возможность ручного переключения, наличие зимнего (или иных) режима, а то и просто количество ступеней в агрегате. И слукавит! Четыре, пять, шесть – потребителю все равно, лишь бы переключались плавно и без сбоев. Не верите – спросите тех, кто ездил на практически вечных американских 3-ступенчатых (!) автоматах. Мой совет прост: если сам автомобиль недорогой и АКП у него соответствующая, покупайте смело. Такой выбор наиболее разумный, и автомат в этом случае будет работать сродни знаменитому тезке – «калашникову». Дорогие и мудреные конструкции трансмиссии на относительно недорогих машинах сродни дешевому климат-контролю: форс есть, а большего комфорта не добьетесь.

ЗОЛОТЫЕ ДЕНЬКИ

Продолжая рейды по автосалонам (см. ЗР, 2013, № 2), в этот раз мы нацелились на автомобиль бизнес-класса. Условия прежние: купить машину в выбранной нами комплектации у официальных дилеров марки, не брезгуя подарками и скидками.

Главный критерий: чем ниже цена, тем лучше дилер. Прочие показатели качества в борьбе за клиента отразили в таблице.

Посетив несколько дилерских центров в начале года, ***Игорь Теременко*** *обнаружил большой запас прошлогодних автомобилей со скидками.*



«Ниссан-Теана», 2,5 л, CVT, «Элеганс»

КОМПЛЕКТАЦИЯ

- Центральный замок с ДУ
- 16-дюймовые стальные диски
- Усилитель рулевого управления
- Регулировка руля по высоте
- Подогрев передних сидений
- Двухзонный климат-контроль
- Датчик света
- Передние и задние электростеклоподъемники
- 2-диновая AM/FM/6CD-аудиосистема с 6 динамиками
- Системы: антиблокировочная, распределения тормозных усилий, помощи при торможении
- 4 подушки безопасности
- Боковые зеркала с электроприводом, складыванием и обогревом

ЦЕНА НА САЙТЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ:

1 026 000 руб.



«Автомир»

Ярославское шоссе, д. 7

Не автосалон, а комната психологической разгрузки. Никто не стоит над душой и не жужжит над ухом – дают время на адаптацию. Но и на произвол судьбы не бросают, внимательно наблюдая за клиентом исподтишка. Чтобы начать диалог, достаточно было вопрошающего взгляда в сторону продавца. А уж он расстарался – перелопатил весь складской запас компании в электронном виде. Буквально через пару минут нам предложили три автомобиля разных цветов из прошлогодней поставки, со скидкой 70 000 руб. и подарком от дилера. Да здравствует Фрейд!

Скидка в салоне – 70 000 руб. + подарок



«Пеликан-Авто»

Дмитровское шоссе д. 107д

Роль продавца-консультанта здесь поручили представительнице прекрасного пола. Поначалу нас это немного насторожило. Все-таки иметь дело с техникой – не парфюмерией за прилавком торговать. Однако уже через пару минут сомнения рассеялись. Мадам без запинки проконсультировала нас по всем техническим вопросам, осветила плюсы кредитования, распечатала наиболее выгодные программы с платежами, конечной стоимостью авто и страховкой. А напоследок предложила на выбор пять машин разных цветов.

Скидка в салоне – 70 000 руб.



«Автоцентр на Таганке»

ул. Марксистская, д. 34, корп. 7

По всей видимости, в этой компании с клиентом разговаривают только после того, как тот предъявит наличные. Во время нашего визита в торговом зале ажиотажа не наблюдалось, мы были единственными посетителями. Как говорится, бери клиента в оборот, пока не опомнился, да ублажай. Куда там! Все попытки привлечь внимание продавцов потерпели крах. Менеджеры как ни в чем не бывало делились в своем кругу впечатлениями о прошедшем уик-энде и в упор нас не замечали. Неудивительно, что желание находиться в этом автосалоне пропало. И похоже, навсегда.

Скидка в салоне – 0 руб.





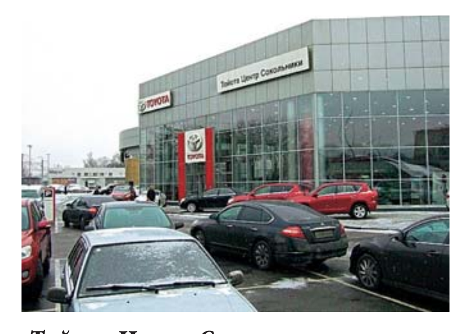
«Тойота-Кэмри», 2,0 л, А4, «Комфорт»

КОМПЛЕКТАЦИЯ:

- Центральный замок с ДУ
- 16-дюймовые легкосплавные диски
- Усилитель рулевого управления
- Регулировка руля в двух плоскостях
- Подогрев передних сидений
- 2-зонный климат-контроль
- Датчик света
- Кожаная обивка сидений
- Электропривод регулировок сидений водителя и переднего пассажира
- Передние и задние электростеклоподъемники
- Аудиосистема с 6 динамиками
- Системы: антиблокировочная, распределения тормозных усилий, помощи при торможении, курсовой устойчивости, противобуксовочная
- 6 подушек безопасности
- Боковые зеркала с электроприводом, функцией складывания и обогревом

ЦЕНА НА САЙТЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ:

1 067 000 руб.



«Тойота Центр Сокольники»

Сокольнический Вал, д. 37а

В светлом помещении внушительных размеров красовался весь модельный ряд «Тойоты». Между машинами предусмотрительно оставили большие проходы – гляди не хочу. Незаметно подошедший менеджер проявил себя знатоком техники и торговли. Так, он без труда перечислил наиболее популярных конкурентов «Кэмри» с их минусами и плюсами. Очевидно, последних набралось гораздо меньше, так что его товар оказался самым привлекательным. К тому же нашелся прошлогодний автомобиль в нужной нам комплектации, причем со скидкой 50 000 руб. Мечты сбываются!

Скидка в салоне – 50 000 руб.



«Тойота Центр Отрадное»

ул. Римского-Корсакова, д. 3

Здесь наше появление никого не заинтересовало – ни сразу, ни потом. Пришлось перейти к активным действиям: схватив за руку пробегавшего мимо слегка помятого менеджера, насели на него со своими «дурацкими» вопросами. И в ходе непродолжительного диалога выяснили, что все прошлогодние машины, предлагавшиеся по привлекательным ценам, уже распроданы. Приобрести автомобиль здесь все-таки можно, если запастись терпением на месяц – таков срок ожидания свежей партии. Причем уже без всяких скидок.

Скидка в салоне – 0 руб.



«Тойота Центр Коломенское»

просп. Андропова, д. 10а

Местный продавец предложил подойти к выбору шире, оценив оба силовых агрегата искомой машины – объемом 2,0 и 2,5 л. Для начала он привел подробный денежный расклад с учетом топливной экономичности, дорожного налога и даже стоимости полиса ОСАГО. Удивительно, все вычисления менеджер проделал в уме, не заглядывая в компьютер. После теории перешли к практике, опробовав оба автомобиля в деле. Такого делового подхода мы еще не встречали! На прощание эрудит пообещал скидку 50 000 руб., причем с оговоркой, что размер бонуса, возможно, удастся увеличить. Фантастика!

Скидка в салоне – 50 000 руб.

ОЦЕНКИ РАБОТЫ ДИЛЕРСКИХ ЦЕНТРОВ

	«Автомир»	«Пеликан-Авто»	«Автоцентр на Таганке»	«Тойота Центр Сокольники»	«Тойота Центр Отрадное»	«Тойота Центр Коломенское»	«Независимость»	«Ю.С.Импекс»	«Авилон»
ЛЮДИ									
Философия дилера (зона отдыха, буфет)	+	+	+	+	+	+	–	+	+
Личный вклад (подготовленность продавца в вопросах техники)	–	+	–	+	+	+	+	+	+
МАШИНЫ									
Наличие а/м в заводских комплектациях, выбор цветов	+	+	–	+	–	+	+	–	+
Тест-драйв	+	+	–	+	+	+	+	+	+
ДЕНЬГИ									
Цены (соответствие рекомендованным)	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Возможность торга, скидки, подарки	+	+	–	+	–	+	+	–	–



«Форд-Мондео», 2,3 л, А6, «Тренд»

КОМПЛЕКТАЦИЯ

- Центральный замок с ДУ
- 16-дюймовые стальные диски
- Усилитель рулевого управления
- Регулировка руля в двух плоскостях
- 2-зонный климат-контроль
- Электрорегулировка сиденья водителя
- Передние и задние электростеклоподъемники
- Аудиосистема Ford
- Системы: антиблокировочная, динамической стабилизации, помощи при экстренном торможении
- 7 подушек безопасности
- Боковые зеркала с электроприводом и обогревом

ЦЕНА НА САЙТЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ:

1 025 000 руб.



«Независимость»

ул. Павла Корчагина, д. 3

Переступив порог автосалона, мы чуть не упали, споткнувшись о бампер «Фокуса», стоявшего аккурат у входа. Натурально, товар лицом! Остальное пространство шоу-рума было погружено в полумрак, словно подвал заброшенного склада, куда постарались впихнуть почти весь модельный ряд «Форда». Клаустрофобия гарантирована. Думали уже дать задний ход, но тут на нас из темноты набросился менеджер. К счастью, он оказался толковым, расторопным и некровожадным. Буквально за несколько минут нашел нам автомобиль и пообещал скидку 90 000 руб. А от себя лично посулил коврики в подарок, если мы заключим договор прямо сейчас. Пришлось спешно ретироваться, пообещав тщательно переварить выгодное предложение.

Скидка в салоне – 90 000 руб.

«Ю.С.Импекс»

ул. Дубнинская, д. 83

Пообщавшись с ехидно улыбающимся продавцом, сразу поняли: дешевой комплектации нам не видать как собственных ушей. При этом он не забыл вскользь упомянуть о временном прекращении производства седанов и о грядущем повышении цен на всю линейку «Форда». Расчет прост: после таких страшилок любой клиент наверняка возьмет, что дадут. А в качестве дополнительного стимула нам сообщили, что на складе осталось всего два авто, да и те в максимальной комплектации, то есть заведомо дороже, чем мы рассчитывали. Однако медлить, мол, не стоит – того и гляди уведут из-под носа! Но мы не дрогнули. И это принесло свои плоды: уже на пороге нас догнал продавец и попросил номер телефона. Дескать, совершенно случайно нашлась машина из резерва – именно такая, какая нам нужна...

Скидка в салоне – 0 руб.



«Авилон»

Волгоградский просп., д. 43, стр. 1

Похоже, сотрудникам автосалона запомнился финт с троянским конем. Вот и нам предложили машину со скидкой 90 000 руб., а к ней дополнительный подарок от дилера в виде спутниковой сигнализации стоимостью 30 000 руб. Заманчивое предложение! Подвох открылся после прочтения того, что принято писать мелким шрифтом. Текст договора гласил, что клиент обязан ежегодно вносить абонентскую плату в размере 8000 руб. за пользование сигнализацией. И это за неугоняемый «Мондео»! Но отказаться от этой электронной безделушки, увы, нельзя. Такой вот «Форд» с начинкой.

Скидка в салоне – 90 000 руб. + навязанная спутниковая сигнализация



Прежде чем подписать договор купли-продажи, очень внимательно ознакомьтесь с его содержанием.

Если сумеете расположить к себе продавца, то получите объективную оценку выбранного автомобиля.





* * *

Побывав в нескольких дилерских центрах, мы убедились: лучшее время для покупки автомобиля – начало года. Практически половина продавцов предложила нам то, что нужно, да еще с весомой скидкой. Чтобы освободить склады от прошлогодних машин, дилеры легко идут на уступки: вдобавок к заявленным дисконтам у некоторых удастся дополнительно выторговать 10 000–20 000 руб. В результате подиум оказался тесноват – четыре первых места! Случайность это или тенденция, узнаем в ходе дальнейших экспериментов. ЗР



КАРАВАН-САРАЙ

«Додж-Караван» четвертого поколения – тихий обрусевший «американец», один из наиболее доступных семейных вэнов. Статус б/у совсем его не портит, считают ***Максим Приходько*** *и* ***Константин Якубов*** *(фото).*

Самый распространенный в Америке и Канаде семейный автомобиль в нашей стране полюбили сразу и навсегда. Добротный 152-сильный бензиновый мотор, семиместный салонище и автомат – набор более чем достойный. Родина наша, на словах ратуя за стимулирование рождаемости, настоящее семейное авто сделать так и не сподобилась. Конечно, сегодня продается множество новых моделей на любой вкус и цвет, но цены вынуждают многих соотечественников голосовать рублем за неновый «Караван». А ведь еще встречается версия «Гранд» с мотором в 180 «лошадей» и увеличенной колесной базой, где к семи посадочным местам добавляется циклопических размеров багажник.

У машины есть версии-близнецы под маркой «Крайслер» – с европейской светотехникой, дизелем и полный приводом, однако они дороже, чем простецкий «Додж», у которого кондиционер соседствует с механическими (!) стеклоподъемниками.

Как и положено простому «американцу», у «Каравана» конструкция сродни «жигулевской»: без излишеств и наворотов. Ремонтопригодность почти такая же – достаточно глянуть на заднюю балку с рессорами. Запчасти в сравнении с деталями прочих иномарок очень недороги – спасибо тайваньским фабрикам.

Естественно, не у всех попавших в страну машин состояние идеальное. Пробег у многих скручен, есть и откровенно битые. Встретите ржавый «Караван» – значит, он халтурно восстановлен после аварии. Кузов машины, не побывавшей в руках жестянщика, вполне способен противостоять нашему климату с поправкой на непременного спутника московской зимы – химреагенты.

Разлет цен на четвертое поколение модели – от 240 тысяч за машину начала 2000-х до 600 тысяч рублей за пятилетний вэн в хорошем состоянии. Нам приглянулся «Караван» 2007 года с некрашеными бамперами, мотором 2,4 литра, кондиционером,

СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ НОВЫХ ДЕТАЛЕЙ ДЛЯ DODGE CARAVAN
в Московском регионе, руб.

Переднее крыло	1600
Передний бампер	4000
Передние тормозные колодки	700–1500
Тормозной диск	1472
Фара	2560
Рулевая рейка в сборе	12 000

комплектом зимних колес и заявленным пробегом 88 тысяч миль, что соответствует 140 тысячам километров.

БАРАН И НОВЫЕ ВОРОТА

В дословном переводе название марки и правда «баран», что косвенно подтверждает эмблема на радиаторе. Мужа овцы встречают по одежке (шерсть – главное достояние мериноса), а мы начнем с кузова. Некрашеный пластик бамперов в наших условиях скорее плюс, чем минус. Во всяком случае, вмятины от незначительных тычков можно исправить при помощи строительного фена, была бы сноровка. При более сложных дефектах проще купить новый, благо стоит он всего 4000 рублей, а на разборках можно найти еще дешевле.





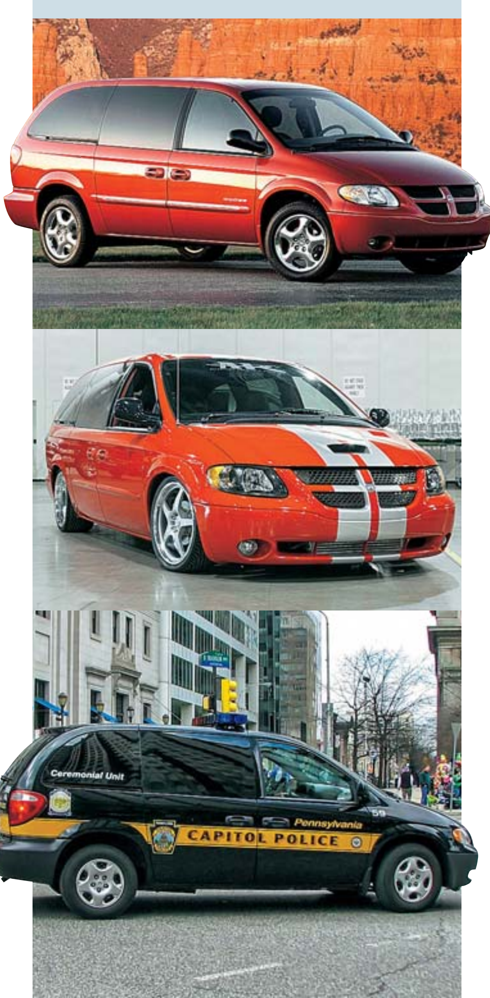
Возраст нагляднее всего прослеживается по фарам. Одна мутная, родная, другая наверняка заменена в России. Цена – 2560 рублей.

В отличие от многих «американцев», здесь полно места под крепление номерного знака. И с его подсветкой тоже проблем нет.



НА ВСЯКИЙ ПОЖАРНЫЙ

«Додж-Караван» дебютировал в США в 1983 году. В статье речь идет о четвертом поколении, которое иногда именуют третьим. В 2001-м прошел небольшой рестайлинг. В гамме моторов бензиновые двигатели объемом **2,4 л (152 л.с.), 3,3 л (160 л.с.) и 3,8-литровый (182 л.с).** Часть авто была в полноприводном варианте. Коробка передач автоматическая. Автомобиль выпускался **с двумя вариантами колесной базы: 2878 и 3030 мм.** Имеет двойника «Крайслер-Вояджер». «Караван» активно тюнингуют, и не только в России. Известен случай, когда этот автомобиль оснастили газотурбинным двигателем от вертолета. В повседневной эксплуатации используется в качестве семейного, ведомственного и полицейского транспорта. Широко распространен в нашей стране.





Рычаг АКП на рулевой колонке – самый яркий американизм этого «бусика». Зеркала на зависть многим, ветровое стекло целое.

Толщина лакокрасочного слоя нашего «караван-сарая» (уж больно это прозвище подходит машине!) колеблется. Вероятно, автомобиль подновляли, окрасив «лодочкой». Впрочем, сработано аккуратно, в цвет попали, никаких пузырей или отслоений нет. Затонировали его, скорее всего, уже в России, – не всякому нравится управлять аквариумом на колесах, так что и это запишем в достоинства.

Правая фара – будто новая, левая затерта. С большой вероятностью в правое переднее крыло пришелся удар. Вот и ответ, почему этот «бочонок» решили подкрасить. Американские фары светят не ахти как, нет у них европейского луча света системы «птичка», так пусть хоть пластик будет незамутненным. Новый китайский источник света обойдется в 2560 рублей. Это средняя цена – возможно, вы отыщете подешевле. На торце водительской двери традиционная американская наклейка об автомобиле. Машина сработана во времена альянса «Даймлер-Крайслер»! На фоне многочисленных табличек с набившим оскомину «мейд ин Чайна» прочитать, что это сделано в Штатах, – приятно.

Внутри машины видны следы отечественного улучшайзинга. У этой модификации не было электростеклоподъемников – непорядок, понимаешь. Наши люди внедрили их. Одно плохо: приоровские кнопки не гармонируют с американским салоном. Он, кстати, тряпочный и очень чистый. Любопытства ради открыл нишу, где лежит домкрат. Судя по слою пыли, сюда не заглядывали со времен первого президентства Барака Обамы. Не знаю почему, но тоже отнес это к плюсам. А ведь еще есть комплект летних колес на дисках! «Музыка» штатная, ремни безопасности все в наличии, боковые сдвижные двери не гремят, в бардачке хранится родная инструкция по эксплуатации – красота! Пора навестить мотор.

МОТОР-ВАГОН

Стандартный двигатель объемом 2,4 л хорошо нам знаком не только по старым моделям «Крайслера», но также по «волгам» и немногочисленным «сайберам». О плюсах и минусах этой рядной «четверки» ЗР написал целые тома, засвидетельствовав отменную ремонтопригодность агрегата. С содержанием данного экземпляра проблем, похоже, не предвидится. По крайней мере, выглядит он молодцом: никаких подтеков и масляных пятен.

Ревизия подвески показала, что стойки и втулки стабилизатора недавно меняли, следовательно, тысяч на сорок кэмэ о них можно забыть.

От такого симпатичного «сарайчика» трудно ожидать



суперускорений, что существенно облегчает жизнь четырехступенчатому автомату. Он и сохранился как следует – при переключениях не дергает и не тупит. Вообще, осмотр произвел на меня очень хорошее впечатление. Честно. Продавец, видя неслучайное внимание к машине, тут же пообещал скинуть 15 тысяч рублей, а может, и больше – как пойдет торг. Во всяком случае, крупных вложений в этот «доджик» почти никаких, только поменять фару и провести ТО со сменой масла и фильтров. Хороший вариант для любого семейного человека: семь мест, автомат, отличный обзор с водительского места. Вдобавок машина почти «несоленая» – ввезена в Россию в 2010 году. Вроде бы самое оно, можно брать...

Но я «Додж» не купил. Почему? Да все просто: на следующий день я приобрел совершенно другую машину. Не собирался, а взял. Так сказать, проголосовал сердцем. Какую? А-а, какие вы хитрые, не скажу. Дождитесь следующего номера. Это же совсем другая история. ЗР



Средний диван можно двигать, у «грандов» здесь так называемые капитанские, то есть отдельные, кресла. Пройти на «галерку» не проблема.



Потайной ящик под передним пассажирским сиденьем по объему потягается с чемоданом.

Привет из Америки: комплект документации и шинный проспект. Всё в фирменной сумке. Значит, за машиной следили.

ТРЕВОЖНЫЙ ОГОНЕК

*Какие беды предвещают вспыхнувшие контрольные лампы на щитке приборов, рассказывает **Виктор Слесарев**.*

УРОВЕНЬ ТОРМОЗНОЙ ЖИДКОСТИ

Двухконтурные тормозные системы давно не новинка. Беспокоиться, казалось бы, не о чем – хоть один контур да сработает. Вот только эффективность будет уже далеко не та. Поэтому, если вспыхнет предупреждающий символ, необходимо остановиться и провести ревизию.

Самое простое, когда уровень тормозной жидкости слишком низок из-за износа колодок (выдвигающиеся поршни освобождают дополнительный объем). Тут одно из двух: доливаем жидкость либо меняем колодки. Если же течет один из контуров, прямая дорога в сервис.

ИНДИКАТОР ТЕМПЕРАТУРЫ НАРУЖНОГО ВОЗДУХА



На разных машинах этот сигнал дается по-разному. Оранжевая снежинка, предупреждающая о критическом понижении температуры воздуха и возможной скользкой дороге, обычно зажигается в пределах от +4 до +1 °С, в зависимости от меры осторожности производителя. Иногда вслед появляется красная – значит, уже точно ниже нуля и лед на дороге более чем вероятен. На практике маячащий всю зиму перед глазами огонек сначала отвлекает, а затем притупляет восприятие опасности.



ДАВЛЕНИЕ МОТОРНОГО МАСЛА

Оно необходимо, во-первых, для создания и поддержания масляного клина в подшипниках скольжения, во-вторых, для смазки и охлаждения некоторых деталей (например, поршней) разбрызгиванием. Сухое трение при недостаточном давлении масла грозит им почти моментальным износом. Вначале коленвал начинает болтаться во вкладышах, издавая характерный стук, затем поверхности задираются, и, наконец, механизм полностью заклинивает. Нередко процесс сопровождается обрывом шатуна и разрушением блока цилиндров. В общем, мало не покажется.

Тяжелых последствий можно избежать, немедленно заглушив двигатель. Затем стоит заглянуть под капот. Некоторые современные моторы обладают отменным масляным аппетитом и при отсутствии регулярного контроля способны буквально осушить картер за 5–10 тысяч километров. Если так и случилось, то доливайте масло до уровня – и в путь! Прочим дорога в сервис на эвакуаторе.

ПЕРЕГРЕВ ДВИГАТЕЛЯ

Современные системы охлаждения герметизированы и работают при избыточном давлении. С задачей охлаждения мотора они справляются на ура. Но вдруг хомут где-нибудь ослабнет или радиатор грязью постепенно забьется – перегрев тут как тут. Одно из самых слабых звеньев системы – насос. При повышенной температуре жидкости на входе в лопаточное колесо, где ее давление минимальное, она закипает. Образуется паровая пробка, и циркуляция прекращается. Дальше неприятности нарастают как снежный ком: коробление головки блока, прихватывание поршней, задир цилиндров.

Если обошлось без повреждений, дождитесь, пока всё остынет, и заполните систему свежим антифризом. Как при этом избавиться от воздушных пробок, подскажет инструкция (или знакомый слесарь). Обычно нужно снять с патрубка определенный шланг или открыть специальные штуцера. А добравшись домой, обязательно выясните первопричину проблемы.



ИНДИКАТОР НАРУЖНОГО ОСВЕЩЕНИЯ

О работоспособности светотехники этот ничего не скажет – реагирует лишь на положение переключателя. То есть сообщает, что, к примеру, переключатель фар включен. Но не гарантирует, что они горят. Однако его напоминания позволяют сэкономить на штрафах (если не включен ближний свет в движении), а беспечному хозяину – на покупке батареи.

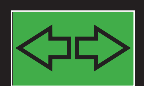




ПРОВЕРЬ ДВИГАТЕЛЬ

Эта рекомендация исходит от электронной системы управления двигателем. Чаще всего ее недовольство вызывают выбросы из выхлопной трубы. Распространенный повод – пропуски вспышек, из-за которых в систему выпуска попадает аномально большое количество паров несгоревшего топлива. Дожигаемое в нейтрализаторе, оно быстро приводит в негодность это дорогущее устройство. На современных моторах система самодиагностики сама выключает форсунку неработающего цилиндра. Но сигнал «проверь...» будет гореть вплоть до устранения причины.

На глаз сумеете оценить, пожалуй, лишь работоспособность извлеченной из мотора свечи. Настоящая диагностика требует оборудования и специальных знаний. Лозунг «Время – деньги» в этом случае очень актуален: отложив визит в сервис на день-другой, можете потерять десятки тысяч рублей.



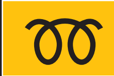
ИНДИКАТОР УКАЗАТЕЛЯ ПОВОРОТОВ

Самый нелюбимый у «культурных» столичных водителей. Чтобы он не раздражал, многие даже игнорируют ПДД. Благо за это особо и не наказывают. А ведь сильно облегчает жизнь на дороге! Если никак не удается вклиниться в нужный ряд, попробуйте скромно включить поворотник – вдруг поможет.



ИНДИКАТОР ПЕРЕКЛЮЧЕНИЯ ПЕРЕДАЧ

Рекомендует водителю перейти на высшую передачу или на низшую, руководствуясь соображениями экологии. Если следовать его указаниям, придется наступить на горло сразу двум песням – своей и мотора. Однако некоторое количество топлива (хотя и ценой нервных затрат) все же сэкономите – это факт.



ИНДИКАТОР СВЕЧЕЙ НАКАЛИВАНИЯ

Встречается исключительно на дизелях, коих на российских просторах не так уж и мало. Алгоритм прост: свеча греет камеру сгорания, индикатор горит. Система востребована при отрицательных температурах – в случае ее неисправности мотор может не завестись.

Но главная неприятность сокрыта в инструкции, прилагаемой к автомобилю. Иногда там утверждается, что задержка включения стартера на время работы свечей происходит автоматически. В жизни нередко случается по-другому – двигатель пытается пуститься одновременно с поворотом ключа. Рекомендуем ориентироваться на индикатор: включив зажигание, ждем, пока он погаснет, и лишь затем пускаем мотор.



ИНДИКАТОР СИСТЕМЫ ДИНАМИЧЕСКОЙ СТАБИЛИЗАЦИИ

Сигнализатор двусмысленный. Коли он замигал во время движения, беспокоиться не о чем: система просто сработала на скользкой дороге. Но если лампа горит постоянно, ждать помощи от электроники не приходится – возникшая неисправность привела к ее отключению.

Ездить можно и так, но отсутствие подстраховки может обернуться аварией. Начинающего водителя подведет отсутствие опыта, бывалого – серьезные изменения в поведении авто. Если перезагрузка системы (остановка и повторный пуск двигателя) не помогла, милости просим в сервис.



ВСЁ ПУТЕМ

На смену старым системам питания дизелей с рядным топливным насосом высокого давления пришла более совершенная конструкция – «коммон рейл» (Common Rail, CR), что в переводе означает «общий путь». О ней рассказывает ***Геннадий Емелькин****.*

Первые серийные автомобили с этой системой, разработанной компанией «Бош», появились в 1996 году. Названием она обязана единой рампе, откуда горючее поступает к форсункам. Главное преимущество системы – достаточно высокое давление топлива во всех режимах работы двигателя, что способствует лучшему смесеобразованию в зоне горения и полному сгоранию. Сохранив умеренный аппетит предшественников, дизель CR лучше отвечает экологическим нормам, причем такой автомобиль зачастую динамичнее бензинового и почти так же малошумен.

Сердце системы – топливный насос высокого давления, компактное устройство с одним, двумя или тремя плунжерами и механическим приводом. Корпус ТНВД – из алюминиевого сплава, гильзы плунжеров стальные. Чтобы на холостом ходу и при малых нагрузках насос не гонял топливо зря, на некоторых трехплунжерных автоматически отключается одна секция, а двухплунжерные регулируются дозирующими устройствами. К самому же ТНВД топливо подается из бака под давлением 6–7 бар подкачивающим насосом. Он либо шестеренчатый и встроен в корпус ТНВД, либо электрический – в модуле топливозаборника или в магистрали.

Уже в режиме прокрутки коленвала стартером ТНВД создает пусковое давление 350–400 бар. На минимальных оборотах холостого хода – до 500–600 бар, а при максимальной нагрузке – до 1300–1500 бар. Есть насосы с давлением и до 2000 бар. Его величину задает регулятор, расположенный на корпусе ТНВД либо на рампе и подчиненный электронному блоку управления двигателем. Выдавая команды, ЭБУ опирается на сигналы датчика давления в рампе.

По трубкам высокого давления топливо подается к форсункам, открывающимся под действием электрического сигнала. Есть два варианта конструкции – электромагнитная либо с пьезоэлементом. Первая поначалу не отличалась быстродействием, что и вынудило конструкторов искать альтернативу. В пьезофорсунке напряжение подается на пьезокристалл, который мгновенно расширяется. Золотник сжимает пружину, игла форсунки открывает путь топливу – и оно впрыскивается в камеру сгорания. Впрочем, конструкторы продолжают совершенствовать и электромагнитные устройства, – на современных двигателях успешно работают оба варианта.

О том, с какой тщательностью специалисты доводили рабочий процесс



дизеля, говорит его малошумность. Так, предварительный впрыск перед основной дозой ощутимо смягчил воспламенение смеси – одно это сделало дизели CR молчаливее предшественников. Есть в дизелях CR и «послевпрыск». Его роль служебная – очищать сажевый фильтр. Дополнительная порция топлива, не сгорая в цилиндрах, поступает в фильтр и разогревает его до температур, при которых сажа полностью выжигается.

Комплект для ремонта форсунок.

Современная форсунка – компактное, но непростое устройство.

ДИАГНОСТИРУЕМ

Есть минимум оборудования, без которого приступать к работе неразумно. Диагностика электронных систем начинается со считывания кодов неисправностей, проверки датчиков, исполнительных механизмов. Особых дизельных сканеров нет, есть универсальные, то есть для широкого круга автомобилей, либо дилерские – на определенную марку. Для изучения сигнала с проверяемого устройства нужен осциллограф. Но он дорог, выгоднее купить сканер с дополнительной функцией осциллографа.

Давление топлива проверяют манометрами. Низкое – механическим, со шкалой до 10 бар, а высокое – специальным прибором с переходниками





Стенд для проверки форсунок и насосов высокого давления.

и диапазоном не ниже 2000 бар. А для измерения количества топлива, сливаемого из форсунок, нужен свой набор.

Алгоритм поиска неисправности зависит от характера отказа. Если двигатель не заводится (электронные блокировки и забытые секретки не в счет), проверяем целостность привода ГРМ. Если стартер вращает коленвал с усилием, это неплохо для владельца, а если без сопротивления, порадуются ремонтники: работа предстоит дорогостоящая. Ведь дизельные двигатели «втыковые» – при разрушении привода ГРМ поршни гнут клапаны, а дальше как повезет.

Если привод ГРМ в порядке, переходим к проверке топливоподачи. Электрический подкачивающий насос вступает в работу с поворотом ключа. При износе или повреждении этого насоса меняется потребляемая им мощность, ЭБУ фиксирует это как неисправность и записывает в память системы ее код. Но полностью полагаться на электронику не стоит, поэтому подключаем манометр к магистрали низкого давления. (У механического подкачивающего насоса для удобства контроля есть штуцер.) Если здесь давление в норме, переходим к ТНВД.

Проверим давление топлива в рампе в режиме прокрутки коленвала стартером. Эта часть системы оснащена датчиком давления топлива, – воспользуемся его услугами. Подключаем к диагностическому разъему сканер и находим нужный параметр. Если он ниже нормы, ищем, где скрывается неисправность. Виноваты могут быть форсунки, электромагнитные клапаны (регуляторы) и сам ТНВД.

РЕМОНТИРУЕМ

Восстановление работоспособности насоса по силам лишь специализированной мастерской – с квалифицированным персоналом и диагностическим оборудованием. Стоимость ремонта – от 7 тыс. руб., дальше зависит от сложности. При некоторых повреждениях разумнее купить новый ТНВД. Обычная цена, около 30 тыс. руб., шокирует прижимистого дизелиста, оттого в ходу отремонтированные или восстановленные изделия.

Дизель CR с большим пробегом часто невозможно пустить из-за неисправности хотя бы одной из форсунок. Утечка топлива через ее клапан не позволяет давлению в рампе подняться до пусковых значений. Для проверки давления при пуске есть специальный диагностический набор. В него входят контрольный манометр, датчик давления, трубки для подключения, заглушки вместо исполнительных механизмов и мерные емкости обратного слива.

Изношенные форсунки разумно менять комплектом. Разброс цен очень велик: в зависимости от модели и фирмы-производителя, стоят они от 8 тыс. до 25 тыс. руб. за штуку. Характеристики каждой новой форсунки необходимо записать в память блока управления двигателем, ибо нет

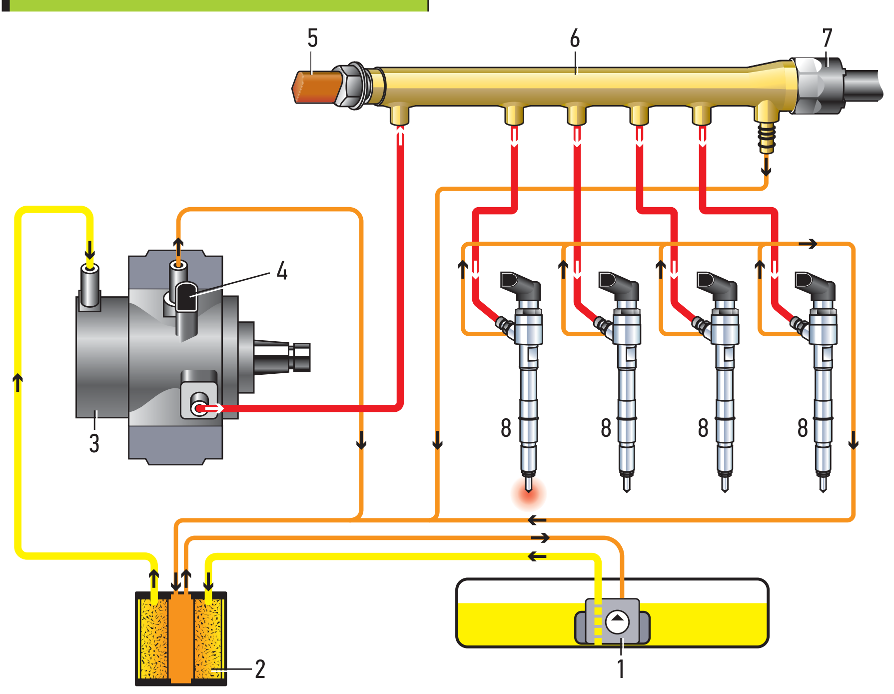


Схема системы питания дизеля «коммон рейл»: 1 – топливоподкачивающий насос; 2 – топливный фильтр; 3 – ТНВД; 4 – клапан дозировки; 5 – датчик давления топлива; 6 – топливная рампа; 7 – регулятор давления топлива; 8 – форсунки.



ТНВД с клапаном отключения плунжерной секции в разрезе.

двух форсунок с одинаковой производительностью. Разная же не только плохо отражается на равномерности работы двигателя и его динамических нагрузках, но и ухудшает характеристики автомобиля. Хотя в каждом ЭБУ присутствует динамическая адаптация (постоянная корректировка цикловой подачи топлива для равномерной работы мотора), нужно помнить, что она не может подменить кодировку, если последнюю, например, забыли записать.

Проблема затрудненного пуска дизеля – одна из распространенных. А владелец порой недоволен, например, сниженной мощностью двигателя или дымностью выхлопа. Эти проблемы наиболее сложны, ибо требуют оценки точности измерения расхода воздуха или работы наддува, эффективности работы рециркуляции, системы выпуска отработавших газов, включая сажевый фильтр (DPF) и нейтрализатор. Впрочем, ныне эти технологии отлично освоены мастерами диагностики. ЗР

Благодарим компанию «Бош» за помощь в подготовке материала.

Для размещения информации о продаже автомобилей обращайтесь по тел. (495) 363-47-27 (многоканальный)

Марка, модель	Год выпуска	Гарантия, лет/тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель: Рабочий объем, л.	Двигатель: Тип*, число цилиндров	Двигатель: Мощность, л. с.	Привод **	Тип*** КП, кол-во ступеней	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз-контроль	Маршрутный компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок 4*	Сигнализация, иммобилайзер	Усилитель рулевого управления5*	Омыватели фар	Ксеноновые фары	Противотуманные фары	Аудиосистема6*/число динамиков	CD-чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Легкосплавные колеса	Релинги	Дилер
Mercedes																																									
Mercedes-Benz B-Класс	2013	2/б.о.	920 000р.	4/5	1,6	Б,Р4	122	П	М,6	■	■	■	■	7	■	■	■		ДУ	■	Э			■	CD/8		■	■	■		■	■	■		■						АВИЛОН (495) 730-44-44 www.avilon.ru
Mercedes-Benz C-Класс	2013	2/б.о.	1 420 000р.	4/5	1,6	Б,Р4	156	З	А,7	■	■	■	■	7	■	■		■	ДУ	■	Г	■	■	■	CD/8		■	■	■	■	■	■	■	■	■				■		АВИЛОН (495) 730-44-44 www.avilon.ru
Mercedes-Benz GLK-Класс	2013	2/б.о.	1 870 000р.	4/5	2,2	ДТ,Р4	170	4х4	А,7	■	■	■	■	7	■	■		■	ДУ	■	Э	■	■	■	CD/8		■	■	■	■	■	■	■	■	■				■	■	АВИЛОН (495) 730-44-44 www.avilon.ru
Mercedes-Benz M-Класс	2013	2/б.о.	2 970 000р.	4/5	3,5	Б,V6	306	4х4	А,7	■	■	■	■	7	■	■		■	ДУ	■	Э	■	■	■	CD/8		■	■	■	■	■	■	■	■	■			■	■	■	АВИЛОН (495) 730-44-44 www.avilon.ru
Mercedes-Benz GL-Класс	2013	2/б.о.	3 470 000р.	4/5	3,5	ДТ,V6	265	4х4	А,7	■	■	■	■	7	■	■		■	ДУ	■	Э	■	■	■	CD/8		■	■	■	■	■	■	■	■	■			■	■	■	АВИЛОН (495) 730-44-44 www.avilon.ru
Volkswagen																																									
Polo седан 1.6	2012	2/б.о.	591 170р.	4/5	1,6	Б,Р4	105	П	А,6	■			■	2		■	■		■	■	■				■			■			■	■	■		■						АВИЛОН (495) 730-44-47 www.avilon-vw.ru
Tiguan 2.0 TSI	2012	2/б.о.	1 348 295р.	5/5	2,0	Б,Р4	170	4х4	А,7	■		■	■	6	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■		■				■	■	АВИЛОН (495) 730-44-47 www.avilon-vw.ru
Touareg V6 3.6	2012	2/б.о.	2 220 127р.	5/5	3,6	Б,V6	228	4х4	А,8	■	■	■	■	7	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■				■	■	АВИЛОН (495) 730-44-47 www.avilon-vw.ru
Amarok 2.0 biTDI	2012	2/б.о.	1 684 600р.	4/5	2,0	ТД,Р4	180	4х4	М,6	■	■	■	■	4		■	■		■	■	■			■	■		■	■	■		■	■	■		■			■	■		АВИЛОН (495) 730-44-47 www.avilon-vw.ru
Caddy Maxi 1.2 TSI	2012	2/б.о.	1 038 200р.	5/5	1,2	Б,Р4	105	П	М,5	■			■	2		■	■		■		■				■			■			■	■	■		■						АВИЛОН (495) 730-44-47 www.avilon-vw.ru

* **Б** - бензиновый, **Д** - дизельный, **ТД** - дизельный с турбонаддувом, **Г** - гибридный (расположение цилиндров : **Р**-рядные, **V** - V -образные, **Ор** - оппозитные, **W** - дубль V 12 -ти цилиндровые), ** **П** - передний, **З** - задний, **4х4** - полный, *** **М** - механическая, **А** - автоматическая, **Р** - роботизированная, **В** - с вариатором, **D** - DSG (АКП с высоким КПД, переключаемая без разрыва потока мощности), 4* **ЦЗ** - центральный замок, **ДУ** - с дистанционным управлением, 5* **Г** - гидравлический, **Э** - электрический, 6* **CD** - устройство для чтения компакт-дисков с радиоприемником, **Т** - кассетная магнитола, **R -** радиоприемник



ХОЛОДНЫЙ

Сергей Воскресенский

На традиционный вопрос: «Ну, как «Дастер»?» – я уже привык отвечать коротким «нормально!». «Дастер» нравится умением неплохо ездить, экономичностью, комфортом и вместимостью.

Есть недоработки, но многие из них, к счастью, можно исправить. Например, неудачный размер дворников и их кинематика, перекочевавшие на «Дастер» с «Логана». Когда постоянная мутная полоска перед глазами надоела, переставил поводок и подобрал более длинную, 60-сантиметровую щетку вместо штатной 50-сантиметровой. С переходом на зимнюю резину заводские всесезонные шины приговорил к списанию. Обутый в шиповку «Мишлен Икс-Айс Норт», мой «Дастер» не только обрел цельность и даже легкость реакций, но и стал, по показаниям маршрутника, экономичнее.

Кое с чем приходится мириться. Например, со спартанским в своей пластмассовой сущности интерьером, отсутствием датчика забортной температуры и подсветки кнопок стеклоподъемников. Или с простецки неудобным креслом, после двухчасовой поездки в котором ноет спина. Как и с вечно грязными брюками, неизменно обтирающими широкий порог. «Дастер», никакой ты не «пыльник», а грязнуля! Машина мгновенно забрызгивает себя по стекла всеми субстанциями, попадающимися на дороге.

И все же первые тысячи километров – в большой степени праздник души. Поездки за грибами в российскую глубинку, в отпуск по знаменитым гравийкам Финляндии придали веры в машину и быстро приучили не суетиться перед препятствиями. Подобрал ключики к характеру небыстрого и поначалу прозванного малахольным мотора. Почувствовал нужные обороты, моменты переключений – и вот «Дастер», как породистый рысак, стреляет на каждой последующей передаче. Конечно, работы рычагом коробки меньше не стало. Подозреваю, в итоге это может ускорить износ механизма переключения.

Первое ТО после 10 000 км прошло буднично, если не считать истории с топливным фильтром. Оказывается, на дизеле (dCi объемом 1,5 л) его положено менять каждые 10 000 км, о чем сообщает сноска в инструкции. Но она настолько неприметная, что даже на сервисе забывают про данную операцию (потом, правда, признают свою ошибку). Да и требования к эксплуатации именно дизельного автомобиля размытые. Как иначе объяснишь, что в инструкции не упомянута оригинальная система отопления с дополнительным электронагревателем? Ведь именно благодаря ему теплый воздух в системе вентиляции появляется через три-четыре минуты после пуска двигателя. Но для этого ручку регулировки температуры надо обязательно поставить на максимум, а в инструкции об этом ни слова! Что же, для того редакция и купила «Дастер», чтобы во всем разобраться. Надеюсь, эти досадные огрехи фирма исправит, а не проигнорирует – дескать, и так купят, спрос-то огромен.

В нагрянувшие морозы не спас и «фен» в печке. Замерзаю! О борьбе с холодом в салоне расскажу в следующей публикации, а пока отправляем «Дастер» в морозильную камеру для проверки пусковых качеств. ЗР

RENAULT DUSTER 1.5 dCi

- Изготовитель – «Автофрамос»
- Год выпуска – 2012-й
- В эксплуатации «За рулем» – с июля 2012 года
- Пробег на момент отчета – 17 000 км

Публикации ЗР – 2012, № 10

АРКТИЧЕСКИЙ ПУСК

На сей раз инструкция по эксплуатации помогла дельным советом: для температуры –30 °С и ниже (оптимисты!) «Дастеру» рекомендованы синтетические масла с вязкостью 0W-30 или 0W-40. А где найти зимнюю солярку, когда на заправках ее еще в принципе нет? С топливом помогли в морозильной камере НТЦ «Цельсий-Проф», предложив разбавить 14-литровый остаток в баке золотой в прямом и переносном смысле (цена около 200 руб./л) арктической соляркой с температурой застывания –60 °С. На том и порешили, долив около 10 л ароматной и нежирной субстанции, которую, честно говоря, топливом назвать язык не поворачивался.

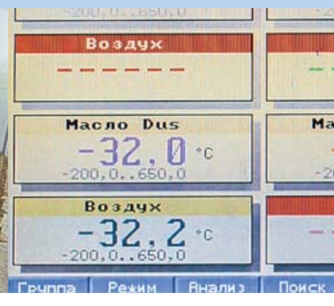
–25 °С. После прогрева свечей отличный пуск примерно на второй секунде работы стартера. Можно уверенно сказать: требования ГОСТа «Дастер» выполнил.

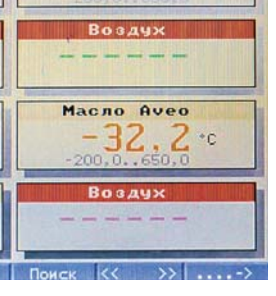
–27 °С. Ничего не изменилось: дизель ожил так же, как и в предыдущем случае, – почти мгновенно. При включенном зажигании перестала гаснуть контрольная лампа прогрева свечей накаливания. Пуск проводили, выждав минуту. Как только двигатель завелся, лампа погасла.

–30 °С. Вновь пауза, вызванная негаснущей контрольной лампой, и – это даже неинтересно! – отличный старт на второй секунде. Однако низкую температуру дизель все же почувствовал: грохот под капотом заглушает шум мощнейших вентиляторов.

–32 °С. А он взял и снова завелся! Причем опять-таки на первых секундах. Вот что значит «адаптированный». Было бы не так холодно, точно устроил бы машине овацию – в первую очередь за мощные стартер и аккумулятор. Этот пуск стал последним: на панели приборов зажегся символ *Check engine*, – видимо, до одного из датчиков добрался конденсат. И все равно это победа дизельного «Дастера» над зимой.









Сколько было споров, покупать ли подлокотник! Потратили пару часов на установку (необходимо снять короб над центральным туннелем) и обнаружили, что теперь он мешает доступу к ручнику. А пассажиру классно!

Расходы на эксплуатацию и обслуживание Renault Duster 1.5 dCi (0–17 000 км), руб.

Дооборудование автомобиля	58 150
Из них на коврики, в том числе в багажное отделение	4100
Подлокотник	5900
Шины зимние + диски колес (5 шт.)	26 650 + 21 500
Расходы на содержание (0–17 000 км)	39 920
Из них на дизтопливо (средний расход – 6,64 л/100 км)	33 351
ТО-10 000 (масло, фильтры)	6569
Общие расходы (0–17 000 км)	98 070
Стоимость 1 км пробега	5,8/2,3*

**Без расходов на дооборудование автомобиля.*

Сизый дым из трубы и характерный удушливый запах – это тоже визитная карточка прогревающегося дизеля «Дастера».





Простому, но очень информативному парктронику в «Дастере» отдельное спасибо. Ведь обзорность назад у автомобиля никакая, а эта опция здорово выручает.



RENAULT LOGAN 1.6

- Изготовитель – «Автофрамос», Россия
- Год выпуска – 2008-й
- В «За рулем» – с сентября 2008 года
- Пробег на момент отчета – 80 000 км

Публикации
ЗР – 2011, № 5; 2012, № 1, 4

ДВАДЦАТЬ ТЫСЯЧ ЛЬЕ

Игорь Козлов

Конечно, не все это время «Логан» плавал по лужам, доводилось поездить и посуху. Но именно в слякоть стал обращать внимание на неадекватное поведение машины – штатная летняя обувка «Амтел-Планет DC», пройдя в общей сложности около 50 000 км, истопталась до предельно допустимой глубины протектора в 1,6 мм. Бороться с аквапланированием становилось все сложнее, да и ПДД запрещали дальнейшую эксплуатацию автомобиля.

И вот на машине новые шины «Континенталь-КонтиЭкоКонтакт 5». Это самая весомая статья расходов за истекший период. Довесок «Эко» в названии оценил сразу после выезда из шиномонтажа. Если раньше подкатывался к знакомому светофору лишь слегка притормаживая, то теперь педаль приходится продавливать гораздо сильнее. Оценил больший выбег и в дальних поездках: на прежней резине с превеликим трудом доехал как-то раз на спор от Москвы до Бреста на одном баке (буквально дотянул на пара́х топлива), а на новых шинах примерно в том же режиме движения в баке осталось литра три. Надеюсь, впоследствии расскажу об этих поездках подробнее.

Старые шины в утиль не сдал, ведь за услугу попросили по 400 рублей с покрышки. Выставил их на продажу. Покупатель объявился на следующий же день, и мы ударили по рукам. Выручил чуть больше тысячи рублей, на которые купил чехлы-маечки на передние сиденья и сделал химчистку салона. Надолго ли этой химчистки хватит, судить не берусь, поскольку нарядная светлая обивка обладает дурным свойством притягивать к себе всю грязь. Даже капли дождя, чистые, как слеза младенца, оставляют на ней неприятные разводы.

Весной тщательно отмыл машину от зимней соли и – о чудо! – свежих очагов коррозии не обнаружил.

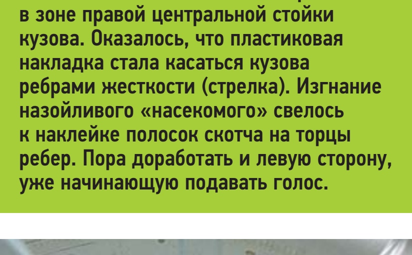
Как ни странно, они вылезли позже, к началу осени. И особенно заметны в ложбине крышки багажника, под задним стеклом. Перед зимним сезоном покрыл это место тонким слоем антикора, а к лету намерен принять более действенные меры.

Дважды отвертывались болты крепления штатной защиты моторного отсека и лист начинал неприятно дребезжать. Подумал, что пришел конец рулевым тягам, незначительный люфт в которых заметил еще на ТО-45 000, но ревизия показала: тяги еще поживут. Решил проблему, установив под головки болтов гроверы более тяжелой серии. В целом элементы подвесок до сих пор служат без нареканий.

Накануне зимы вновь появились сбои в системе зажигания: при пуске холодного двигателя, а также в режиме полного дросселя на прогретом моторе стали ощущаться явные провалы. Катушку зажигания менял накануне, свечи не прошли и 5000 км, поэтому подозрения пали на высоковольтные провода. Так и оказалось: сопротивление токоведущей жилы самого длинного провода четвертого цилиндра устремилось к бесконечности.



Коррозия более всего напрягает в проеме крышки багажника, под задним стеклом. Конечно, интересно, когда появится решето, но машину жаль, поэтому регулярно обрабатываю язвы антикором.



На 70-й тысяче ожил «сверчок» в зоне правой центральной стойки кузова. Оказалось, что пластиковая накладка стала касаться кузова ребрами жесткости (стрелка). Изгнание назойливого «насекомого» свелось к наклейке полосок скотча на торцы ребер. Пора доработать и левую сторону, уже начинающую подавать голос.



Запаску перевернул, закрепив ее через стальную шайбу барашком М10...



...а для этого прогнал резьбу плашкой, поскольку штатная оказалась полнее.

Оригинальные провода продают только комплектом – выбора не было.

Багажник у «Логана» вроде бы огромен, но значительную часть объема съедает неудачная кинематика петель. Этот минус я обратил во благо: в петлях имеются технологические отверстия, я зацепил за них крючки резинового эспандера, – теперь при закрывании крышки резинка подпирает поклажу к передней стенке багажника. В зависимости от занимаемого объема переставляю крючки в одно из четырех отверстий в петлях. Просто, дешево, и груз не болтается.



Расходы на эксплуатацию и обслуживание Renault Logan (0–80 000 км), руб.

Расходы на содержание (0–62 000 км)	187 420
Из них на бензин (А92, средний расход – 8,54 л/100 км)	123 610
Расходы на содержание (62 000–80 000 км)	51 960
Из них на бензин (А92, средний расход – 7,47 л/100 км)	32 740
ТО-75 000 (своими силами)	2960
Высоковольтные провода, комплект	2220
Масло в МКП (TransElf NFJ 75-W80)	1110
Летние шины (Continental ContiEcoContact 5 88T, 4 шт.)	11 130
Салонный фильтр	700
Щетки стеклоочистителей (зима)	670
Незамерзающая жидкость	420
Лампочка передней габаритки	10
Общие расходы (0–80 000 км)	239 380
Стоимость 1 км пробега	2,99

Увидев как-то в одном из супермаркетов воздушный фильтр за 20 (!) рублей, решил: дешевле только даром. Не сдержался, купил-таки. Недолго радовался собственной прозорливости, поскольку при очередной ревизии элемента тысячи через две после его установки обнаружил несколько разрывов уплотнительного буртика. Через них вся пыль летела прямиком в цилиндры, сомневаться не приходится. Мораль известна: скупой платит дважды.

Но мне, похоже, повезло: цилиндропоршневая группа не пострадала, о чем могу судить по угару масла. Его как не было, так и нет: от замены до замены (через 13 000–15 000 км) уровень на щупе не падает. По крайней мере, уловить это падение невооруженным взглядом невозможно.

После 65 000 км зашумели подшипники первичного вала в коробке. Наиболее явно шум проявлялся на прогретом агрегате. Выжимаешь сцепление – пропадает. Уровень масла был в норме, а вот его состояние, оцененное на ощупь, вызвало подозрение: смазанные пальцы руки при скользящем контакте дробят. Заменил масло на ТО-75 000 – шум исчез. Надеюсь, надолго. И здесь тоже своя мораль: не полагаться слепо на официальный регламент (согласно ему коробка заправлена «навечно»), а менять масло по необходимости, в зависимости от фактического состояния. ЗР

Зарулем•РФ

ВХОД РЕГИСТРАЦИЯ

ЗА РУЛЕМ.РФ | ПОЛЬЗОВАТЕЛИ | ФОРУМ | ГАЛЕРЕЯ | БЛОГИ | КАЛЕНДАРЬ

ФОРУМ «ЗА РУЛЕМ» ⇢ ЖУРНАЛ «ЗА РУЛЕМ»

УЧАСТНИКИ НАШЕГО ФОРУМА, НЕ СТЕСНЯЯСЬ В ВЫРАЖЕНИЯХ, ОБСУЖДАЮТ СТАТЬИ ЖУРНАЛА, ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ И ПРОСТО АВТОМОБИЛЬНУЮ ЖИЗНЬ. САМОЕ ИНТЕРЕСНОЕ И ОСТРОЕ – НА ЭТИХ СТРАНИЦАХ.



Нужны ли радар-детекторы?

АВТОР: КИРИЛЛ МИЛЕШКИН_*

Многократное повышение штрафов за превышение разрешенной скорости и появление на дорогах современных комплексов видеофиксации вызвало огромный спрос на антирадары.

Страница 1 2 3

Сообщений по теме 484

Vlad-Z РОСТОВ-НА-ДОНУ, МАШИНА: KIA CEE'D 1.6

Важно, как расходуются деньги налогоплательщиков. Какой смысл в «стрелках» при их дикой цене, если они определяются радар-детекторами? Чем они лучше того же «Криса», который намного дешевле? Скоро поменяю автомобиль, куплю анти-«Стрелку».

vlad-kram

Тратя по 7 тыс. руб. на каждую разновидность антирадара, дешевле иногда заплатить штраф. Думаю, скоро приучимся ездить по правилам, как в Европе.

Chico

Не за горами комплексы видеофиксации на основе анализа видеоизображения. В них не будет излучателей, а значит, выявить такой «ящик» будет невозможно. Хотя без излучения его и радаром-то назвать нельзя.

Робот

Я себе уже купил антирадар! Ездить стало намного проще: меньше отвлекаешься и не концентрируешь внимание в поисках всяких комплексов видеофиксации. Типичная ситуация: вместо того, чтобы наблюдать за периметром автомобиля и дорожной обстановкой, водитель рыскает глазами в поисках радаров. Внезапно увидев оный, бьет по тормозам, «складывая» идущий сзади поток. Кто скажет, что я не прав? Кажется, в Англии отключили по какой-то причине радары на дорогах – и число ДТП на этих участках свелось к нулю.

dda_1987

Антирадар полезен. Недавно наблюдал аварию на трассе М5, между Бронницами и Коломной. Ехал дедушка спокойно себе на дачу на «Жигулях». Увидел треногу с патрулькой, испугался, ударил по тормозам. Ехавший сзади не успел затормозить и «догнал» его. От удара эта «четверка» выскочила на встречку, где «поцеловалась» еще с одной машиной.

Mik915

Стал замечать, что часть внимания, необходимого для отслеживания дорожной обстановки, уходит иногда совсем на другое: нет ли переносной камеры на ровном, прямом, хорошо известном участке с ограничением «70», забытом когда-то? Или «удачно» припрятанного знака? Или еще какого подарка от наших организаторов движения? Поэтому пришлось раскошелиться и купить антирадар. Не рекордов скорости ради, а токмо во спасение бюджета семейного от врагов и душевного равновесия за рулем для :-)

KostasY МОСКВА

Мне удобней пользоваться смартфоном. Скачиваю карты из Интернета и не забываю периодически их обновлять. Как только приближаюсь к камерам, получаю сигнал тревоги от коммуникатора и снижаю скорость.

SanteyM ЕКАТЕРИНБУРГ, МАШИНА: «ДАСТЕР»

Не спорю, смартфон, конечно, штука удобная, только вы забыли упомянуть о плате за интернет-трафик. В любом случае я за антирадар. Купил себе «Супру-Белку». Достойный аппарат за 5000 рублей! Недостатков пока не обнаружил, «Крис» и «Стрелку» ловит на ура.

НЕ СТОИТ **КИПЯТИТЬСЯ!**

Экспертизу тормозных жидкостей (ЗР, 2012, № 9) выдержали далеко не все препараты, купленные нами для испытаний. Реакция производителей на подобные публикации чаще всего бывает не самой дружественной. Тем приятнее было получить письмо с предприятия ПКФ «МИГ и Компания», выдержку из которого приводим ниже.



На основании статьи «Экспертиза тормозных жидкостей «Не кипятись!», опубликованной в сентябрьском номере журнала ЗР, была организована внутренняя проверка на соответствие качества выпускаемой нашим предприятием жидкости тормозной «МИГ».

Данной проверкой выявлено, что эта партия тормозной жидкости… изготовлена на основе продукции ОАО «Сибур-Нефтехим», как заявлено. На момент ее производства сырье было закуплено не напрямую, а через посредника, что и привело к таким показателям.

В связи с этим фактом нами усилен входной контроль качества используемого сырья, а также выходной контроль качества готовой продукции.

С уважением, директор ООО «ПКФ «МИГ и Компания»
В.А. Грачев

На наш взгляд, это образцовый ответ производителя, искренне заинтересованного в высоком качестве своей продукции. Благодарим компанию за внимательное отношение к нашим публикациям и желаем успеха!



19-21 ИЮЛЯ

РОССИЙСКИЙ ЭТАП ЧЕМПИОНАТА МИРА ПО СУПЕРБАЙКУ

ГОНОЧНЫЙ ТРЕК MOSCOW RASEWAY







6+

PURE MOTORSPORT *













При информационной поддержке журнала «За рулем»







МОТО

реклама

* Абсолютный моторспорт

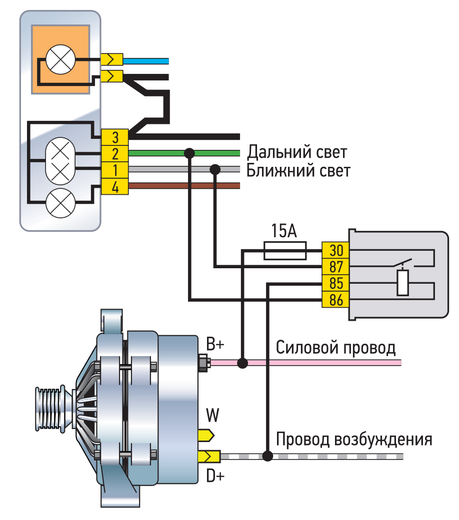
Николай Холяков из Мурманска за схему автоматического включения ближнего света получает канистру масла ZIC южнокорейской фирмы SK Lubricants. **Владимир Огородников** из Подмосковья за доработку воздуховода «Нексии» – подарочный набор автомобилиста от компании «Тосол-Синтез». **Александр Поздняков** из Смоленской области за совет по автомобильной антенне – набор автохимии компании «ХАДО».

ЛУЧШИЕ СОВЕТЫ НОМЕРА

СВЕТУ МНЕ... СВЕТУ!

Н. ХОЛЯКОВ

Включение ближнего света фар в движении стало обязательным, и вот моя схема для автоматизации процесса в ВАЗ-2115. Ближний свет включается только при работающем генераторе. При включенном дальнем не горит. Схему собрал, используя реле с проушиной крепления и выносной предохранитель на 15 А. Остальное – по месту. Вынув колодку из правой фары, пометил провода дальнего света и ближнего. Соединил контакт **86** реле с проводом дальнего света, а контакт **87** использовал для ближнего. Контакт **30** через предохранитель соединил с розовым силовым проводом генератора (предварительно отключил «массу»!), а контакт **85** – с серо-белым проводом возбуждения генератора. При работающем генераторе на контакте **85** появляется «плюс»; питая катушку реле, он заземляется через спирали дальнего света – и включается ближний. При переходе на дальний реле оказывается между двумя «плюсами» – ближний свет выключается.



ТЯНИ РЕЗИНУ!

А. ПОЗДНЯКОВ

Для антенны на крыше автомобиля очень важны и правильный выбор места, и положение, и способ крепления. Последний, казалось бы, надежен и прост – посредством магнитного основания. Но чем толще прокладка между магнитным основанием и металлом крыши, тем больше проблем с параметрами антенны. Да и магниты держат ее слабее. По моему опыту, одна из лучших прокладок – половинка воздушного шарика, аккуратно натянутая на основание. Под такую прокладку меньше проникает грязь, антенна хорошо держится и стабильнее работает.

ТЕПЛОЕ ДЫХАНИЕ

В. ОГОРОДНИКОВ



«Нексия» у нас популярна, доведена производителями до известного совершенства, но все же иногда способна озадачить хозяина. Например, хотя дроссельный узел имеет подогрев, морозный воздух, поступающий в цилиндры, может отрицательно влиять на процессы в них. У меня в морозы мотор иногда дергался, – не исключено, что сказывалось и качество местного бензина. Полностью избавила от этих проблем система подачи подогретого воздуха, показанная на снимке. Пластиковый воздуховод снят, в мягком алюминиевом кожухе вырезано ножом отверстие, где на заклепках стоит жестяной переходник под бумажный шланг от автомобилей марки ВАЗ. Другой его конец подведен к корпусу воздушного фильтра. В теплое время года (с момента, когда воздух прогревается примерно до +10 °С) возвращаю на штатное место родной воздуховод, а на отверстие в кожухе ставлю заглушку – металлический колпачок.

МНОГО И НЕДОРОГО

Б. ШИТОВ, Москва

Сегодня каждый автомобилист понимает важность салонного воздушного фильтра. Надо ли пояснять, почему на пыльных дорогах фильтр нужно менять чаще обычного? А в дождливую погоду на некоторых авто (вроде ВАЗа-«десятки») салонный фильтр может приходить в негодность еще быстрей. Судя по ценам, это отлично знают и продавцы, так что «менять чаще» довольно накладно. Но можно сэкономить, запасясь недорогими фильтрами от других машин. Если фильтр великоват для моего авто, я режу его на две части и затем, сложив, как это делают кровельщики с шифером, ставлю на место. Служит не хуже родного.

КРОВНЫЙ ИНТЕРЕС

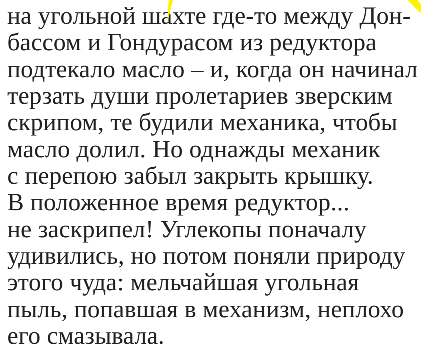
П. ХАЧАТРЯН, Новороссийск

Если вам доводится самостоятельно ремонтировать машину, то прежде, чем снимать и вытаскивать какой-нибудь узел через неудобный проем в «жестянке» (например, стеклоподъемник из двери), не поленитесь потратить несколько минут и полметра скотча, чтобы первым делом обклеить им кромки с заусенцами. Иначе неосторожное движение грозит порезом. Удалять скотч после завершения дела, как правило, нет необходимости – в будущем он может пригодиться. Опиливать же острые заусенцы шкуркой или напильником не советую – начнется коррозия.

МАСЛО ИЗ ТОПОРА

ПРИЗ!

За ответ на задачу № 60 (ЗР, 2013, № 1) «Я не шофер, я шахтер!» Евгений Хватов из Смоленской области получает видеорегистратор MDR-630 фирмы Mystery Electronics, а от издательства «За рулем» – автомобильный справочник BOSCH.



Вспомним эту историю. В старом УАЗе отправились охотники в тайгу и лишь на месте обнаружили, что из коробки передач вытекают последние капли масла: пробка утеряна. Что делать? В таежной хатке есть запас дров и угля – но не масла! Водитель, бывалый шахтер, не растерялся. Вооружился топором: «Масло я добуду!». И наутро компания вернулась в этом же УАЗе. Какой же выход придумал шахтер?

Бывалых бойцов пустяковой ситуацией не испугаешь! Ответов не счесть. Правда, почти все словно списаны из справочников: шахтер, мол, отправился налаживать производство дегтя. Да, этим продуктом с незапамятных времен смазывали оси телег: скрипа нет – лошадке легче. А сегодня? Какой-то шутник справедливо заметил, что для шестеренок и подшипников деготь «все же лучше воздуха, причем добыть в тайге литр дегтя по силам и домохозяйке». Мы добавим: если она в курсе, что такой продукт существует, легко найдет технологию в Интернете.

Многие приводят несложные схемы установок для получения дегтя. Правда, на литр дегтя понадобится столько сырья, например березовой коры, что напрыгаешься с топором, а после будешь мучиться с самодельной установкой. Ведь надо греть сырье градусов до пятисот «без доступа воздуха» – и очень терпеливо поддерживать этот режим. Времени уйдет немало, – смогла бы дама уехать наутро, большой вопрос. Впрочем, кто-то скажет, что охотники, забросив ружья и патронташи, гнали деготь с немыслимой доселе производительностью. Либо догадались делать его из запаса угля в хатке. Либо... вообще обошлись без него.

Волшебное слово «топор» многих сориентировало только на лесоповал. Их вариант: нужно найти смолистую сосну и «надоить» из нее литр смазки. Правда, пока накапает этот литр, бестолковый умелец обрастет мхом. Умный же покалечит все сосны в пределах видимости. Но у некоторых, включая победителя, есть насчет смолы опасения. Ведь это из нее, удалив легкие фракции, получают твердую канифоль. В работающей коробке вязкая смола будет очень сильно нагреваться и выпариваться, а остыв часа через три, превратится в ту самую канифоль. Тогда коробку не разберешь! Можно, конечно, быстро слить еще горячую смолу, а потом вымывать растворителями ее следы... Дело не менее хлопотное, чем с дегтем.

Что же еще можно поручить топору? Обративших внимание на профессию водителя – единицы. Но некоторые знакомы с шахтерскими байками. Одна из них гласит, что на угольной шахте где-то между Донбассом и Гондурасом из редуктора подтекало масло – и, когда он начинал терзать души пролетариев зверским скрипом, те будили механика, чтобы масло долил. Но однажды механик с перепою забыл закрыть крышку. В положенное время редуктор... не заскрипел! Углекопы поначалу удивились, но потом поняли природу этого чуда: мельчайшая угольная пыль, попавшая в механизм, неплохо его смазывала.

А что мог сделать наш шахтер? Читаем: «Если в редукторах мостов и раздаточной коробке масла достаточно, то, отлив из них понемногу, можно получить с литр – коробке хватит». Но тогда зачем шахтеру топор? Неужели лишь для того, чтобы вбить вместо утерянной пробки деревяшку? Интересней другая версия. Хозяин знал, что масла в агрегатах мало, сливать нельзя. И вот мнение победителя: «Толковый мужик всегда в курсе, сколько масла тратит старый мотор, следит за его уровнем – и в машине возит запас. Но большие нагрузки для коробки на моторном масле – смерть. Угольная же пыль, добавленная в масло, уменьшит риск перегрева деталей, сваривания, задиров. Обухом топора шахтер мог натолочь угольной пыли и, просеяв, использовать самую мелкую».

А что делать, если и моторного масла нет? Увы, это в сказках Голливуда не бывает безвыходных ситуаций, нам же важно не попадать в них. Вляпался – осваивай производство дегтя, топи барсучье сало или бури нефтяную скважину. Простор для творчества широк.

Итак, все варианты решения задачи, упомянутые в письмах, мы привели. ЗР

Благодарим всех участников конкурса, а Евгения Хватова поздравляем с победой!

Задача № 63
ПРЫГ-СКОК

Разъездная «Калина» нашей фирмы с некоторых пор стала выкидывать странные номера: то летит как метеор, то от толчка на дорожной выбоине перестает тянуть и даже глохнет. А иногда именно на разбитой дороге оживает: встряхнется – и вперед! Поиски традиционных неисправностей ничего не дали. И неспроста. Когда дефект мы нашли, он вроде бы оказался под носом, но спрятан глубоко. Поняли где? Тогда пишите!

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 мая 2013 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи.

УЗНАЙ ПЕРВЫМ!

О САМЫХ ВАЖНЫХ И ИНТЕРЕСНЫХ СОБЫТИЯХ В АВТОМОБИЛЬНОМ МИРЕ И ТВОЕМ РЕГИОНЕ!

ПОКУПАЙ ГАЗЕТУ «ЗА РУЛЕМ РЕГИОН» КАЖДЫЕ ДВЕ НЕДЕЛИ!

МУРМАНСК КОМИ
ЯРОСЛАВЛЬ ТЮМЕНЬ
ЧЕРЕПОВЕЦ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
СМОЛЕНСК МОСКВА
КАЛУГА ИВАНОВО
ТУЛА САМАРА
БРЯНСК ТВЕРЬ УЛЬЯНОВСК
РЯЗАНЬ САРАТОВ УРАЛ
ВОЛГОГРАД ОРЕНБУРГ ПЕНЗА ИЖЕВСК
РОСТОВ-НА-ДОНУ
ЧЕРНОЗЕМЬЕ ЧЕБОКСАРЫ
КРАСНОДАР
СЕВЕРНЫЙ КАВКАЗ КАЗАНЬ НИЖНИЙ НОВГОРОД

СИБИРЬ
ЮГРА
КРАСНОЯРСК
ИРКУТСК
ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

Реклама 16+

НАШЕМАРОЧКИ

Всех, кто заметил и сфотографировал разного рода забавные и просто прикольные автомобили, приглашаем присылать свои фото нам. Лучшие, конечно же, будут опубликованы.



МАШИНА ОТ ДЯДИ

Машину собрал своими руками мой дядя, Юрий Яровой, житель подмосковного Голицына. Начинал в Норильске в 1980-е годы. Кузов из стеклопластика, двигатель и коробка от «Форда-Сьерра»; автомобиль постоянно модернизируется.

ЕВГЕНИЙ КОРОТКОВ, Выкса



ПАПА СДЕЛАЛ АВТОМОБИЛЬ

Автомобиль «Скарабей» создал мой папа. Сначала он сделал самодельный сварочный аппарат, а потом сварил им машину. Рама самодельная. Двигатель и подвеска – от «Москвича-412». Пол пластмассовый. Боковые зеркала – от «Газели», ветровое стекло – от ВАЗ-2109. Часть кузова снимается и получается кабриолет. «Скарабей» прошел все тесты в Омске, и в 1993 году папа получил ПТС.

ДИАНА ПОРОШИНА, Крупинка, Омская область



МЕСТНОЕ НАСЕЛЕНИЕ

Вот какое чудо видел, когда был в Карелии в гостях.

Валерий Щинников

ОКА РАЗЛИЛАСЬ

В прежней жизни это было «Окой».

ВАСИЛИЙ ПОПОВ, Октябрьский, Вологодская область





ЧИТО, ГРИТО...

Умельцы Таймыра продлили жизнь вертолету МИ-2.

СЕРГЕЙ ЕГОРЧЕВ, Тула

С ЯПОНСКИМ МОТОРОМ!

Это создал мой друг из Ахтырки (Сумская область). Двигатель взят у скутера «Ямаха», задний мост от «Жигулей», коробка передач с мотоцикла МТ, привод на задние колеса.

СЕРГЕЙ ПАНЧЕНКО





ФОТОЗАРИСОВКИ

Самые веселые гаишники, самые отвратительные дороги, самые забавные дорожные эпизоды – в общем, все самое-самое!
Присылайте: лучшие снимки появятся в журнале.



ОЧЕПАТКА?

Вот такую информацию увидел на одной из заправок в своем городе. Это что, взгляд в будущее?

АНАТОЛИЙ МАВРЕНКОВ,
Полярный,
Мурманская область

СКРЫТОЙ КАМЕРОЙ

Когда увидел, долго смеялся. Фото с трассы М10: Тверская область, Холохоленка.

АЛЕКСЕЙ РОМАНОВ,
Санкт-Петербург





ЭКОНОМ-КЛАСС

Такси не для VIP…

СЕРГЕЙ ШИРЯКОВ,
Саратовская область

ПО ГАЗОНАМ НЕ ХОДИТЬ!

Москва, Шаболовка. Пока машина стояла, рабочие уложили асфальт и сделали забор.

АЛЕКСЕЙ МОЗОЛЬКОВ



Нет ничего проще, чем купить автомобиль!

Новый интернет-ресурс с уникальными возможностями поиска автомобиля. Включает описание **более 400 модификаций легковых автомобилей**, представленных на российском рынке, а также **актуальную базу объявлений о продаже авто:**

kupiauto.ru

Поисковая система сервиса:

Поможет выбрать автомобиль исходя из ваших потребностей – они разбиты на группы нашими специалистами во вкладке «Популярные варианты».

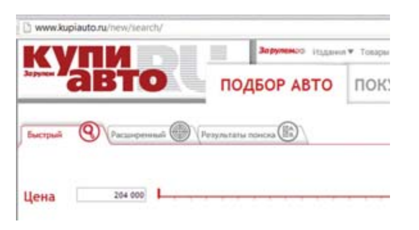
Учитывает эксплуатационные расходы и падение стоимости каждой модификации, которые отражены в уникальном показателе КАР-индекс.



Кар-индекс 8,8 руб./км

Автоматически подбирает статьи и новости от автосалонов по выбранному авто.

1 шаг заходим на сайт www.kupiauto.ru



2 шаг выбираем автомобиль по заданным параметрам



3 шаг изучаем понравившуюся модель



4 шаг сравниваем с конкурентами

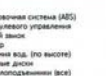
Одноклассники | Горячие предложения | Б/У за те же деньги | Другие компл

Марка и модель	Комплектация	Кузов	Класс
Nissan Qashqai	XE 1.6 2WD MT5	Универсал	Кроссоверы
Citroen C4 Aircross	1.6 Dynamique 2WD	Универсал	Кроссоверы
Ssang Yong Actyon New	2.0D Original MT	Универсал	Кроссоверы
Nissan Qashqai+2	XE 1.6 2WD MT5 (--B-L)	Универсал	Кроссоверы
	1.6 LE 2WD CVT KURO	Хэтчбек	Кроссоверы
Volkswagen Tiguan	1.4 TSI MT6 Trend&Fun	Универсал	Кроссоверы
Nissan X-Trail	XE 2.0 MT6	Универсал	Кроссоверы
Mazda CX-5	2.0 Direct MT 2WD	Универсал	Кроссоверы
Peugeot 4007	2.0 Access 2WD 5MT	Универсал	Кроссоверы

5 шаг ищем самые выгодные предложения рынка по выбранному авто

Сохранить Сравнить Распечатать
Объявление №1275748 Kia Sportage
Цена: 789 000 RUR
Год: 2011
Пробег: 0 km
Состояние: Новый
Цвет: На выбор
Кузов: Внедорожник
Двигатель: Бензин 1998см³ 150ЛС
КПП: Механическая
Привод: Передний
Руль: L
Наличие: В наличии
Просмотров: 6
Дата обновления: 22.03.2012

Опции
Антиблокировочная система (ABS)
Усилитель рулевого управления
Центральный замок
Кондиционер
Регул. Сиденья вод. (по высоте)
Легкосплавные диски
Электростеклоподъемники (все)







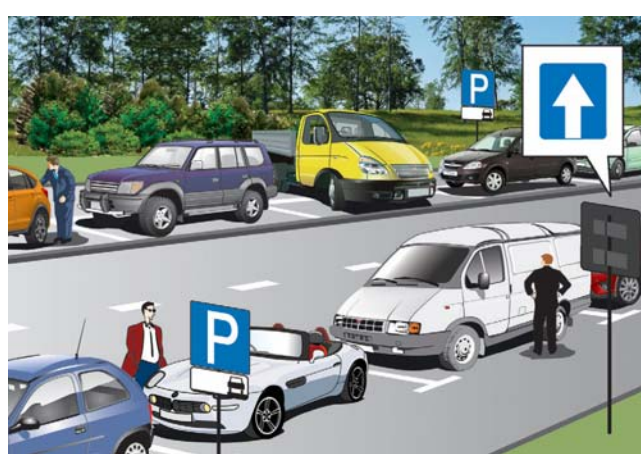
Информация о продавце



Задачи подготовил **Дмитрий Митрошин**



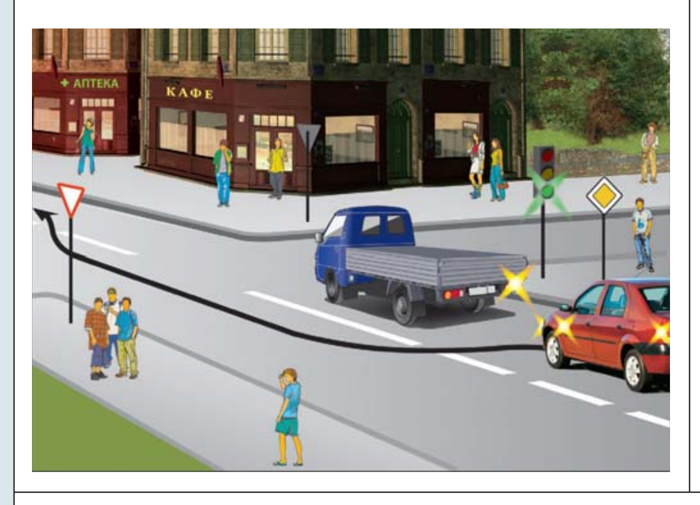
I. Кто из водителей, выполняющих маневр, нарушил требования Правил?
1 – водитель автопоезда
2 – водитель легкового автомобиля
3 – оба водителя

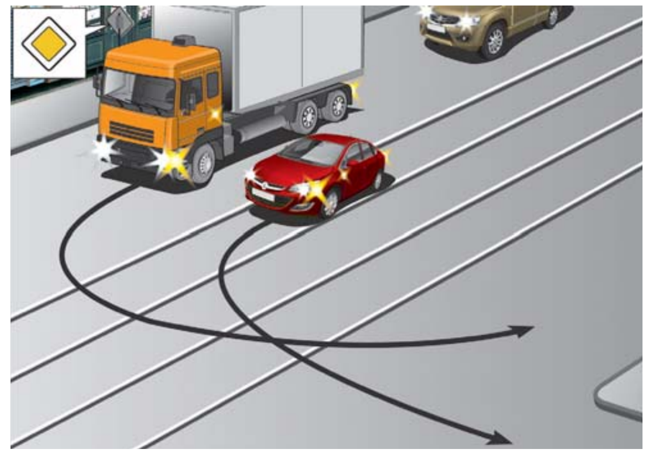


III. Какая из «газелей» припаркована по Правилам?
7 – та, что слева
8 – та, что справа
9 – обе
10 – обе с нарушением ПДД

II. Разрешен ли обгон?
4 – не разрешен
5 – разрешен
6 – разрешен, если скорость грузовика не более 30 км/ч

IV. Разворачиваясь, водитель грузового автомобиля:
11 – имеет преимущество перед легковым
12 – должен уступить дорогу легковому
13 – нарушает требования Правил дорожного движения





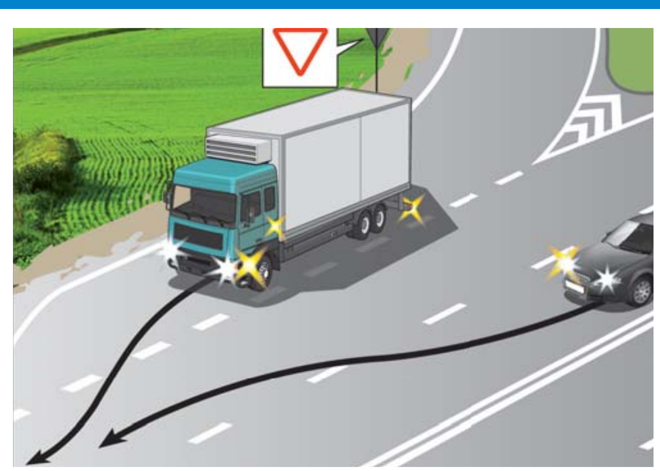
страиваться на соседнюю полосу, уступая дорогу ТС, движущимся по этой дороге.
Непредоставление приоритета легковому автомобилю создает опасность возникновения ДТП, водителя грузовика в этом случае ждет предупреждение или штраф в размере 100 рублей.

VI. Знак 4.6 с табличкой 8.14 указывает минимальную скорость, с которой можно двигаться по данной полосе. Указанная на знаке величина (70 км/ч) совпадает с максимальной разрешенной скоростью движения грузовых автомобилей на загородных дорогах. Таким образом, если следовать с указанной скоростью, формально требования Правил нарушены не будут. При этом следует учитывать требования пункта 9.4, согласно которому вне населенных пунктов, а также в населенных пунктах на дорогах, обозначенных знаком 5.1 либо 5.3 или где разрешена скорость более 80 км/ч, водители должны вести ТС по возможности ближе к правому краю проезжей части. Запрещается занимать левую полосу движения при свободной правой.
Если водитель автопоезда будет двигаться по левой полосе проезжей части при свободной правой, он должен быть оштрафован на 500 рублей (часть 1 статьи 12.15 КоАП РФ).

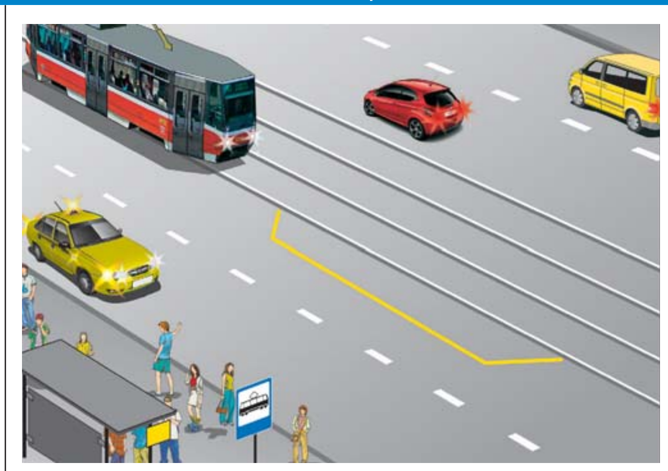
VII. Пункт 12.4 Правил не запрещает посадку и высадку пассажиров в местах остановки маршрутных ТС, если это не создаст помех движению. Для трамвая помех не возникает, но водитель такси обязан учитывать, что он может помешать пассажирам, которые пойдут к остановившемуся трамваю, а также от него. Это идет вразрез с требованием пункта 14.6 Правил.
За создание помех пешеходам статья 12.18 КоАП РФ предусматривает ответственность в виде штрафа в размере от 800 до 1000 рублей.

VIII. Постановлением Правительства РФ от 12 ноября 2012 года № 1156 документ, подтверждающий право владения, или пользования, или распоряжения транспортным средством в случае управления в отсутствие его владельца, исключен из перечня документов, которые водитель должен иметь при себе и предъявлять для проверки сотрудникам полиции (пункт 2.1.1 Правил).
Управление транспортным средством в период его использования, не предусмотренный страховым полисом ОСАГО, или с нарушением предусмотренного данным страховым полисом условия управления только указанными в данном страховом полисе водителями наказывается штрафом в размере 300 рублей (часть 1 статьи 12.37 КоАП РФ).

Иллюстрации **Олег Воеводов**



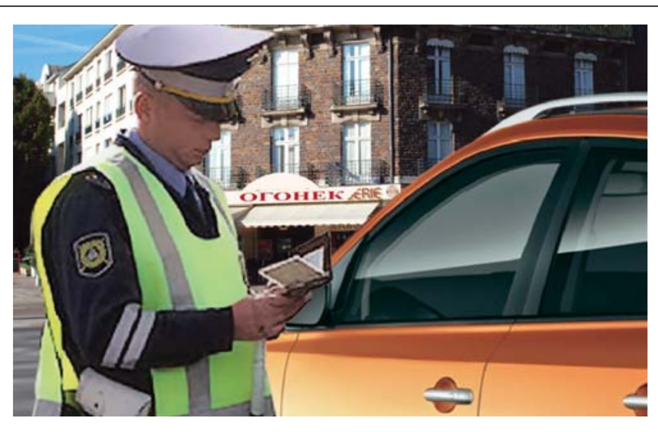
V. Кто из водителей обязан уступить дорогу?
14 – водитель легкового автомобиля
15 – водитель грузового автомобиля



VII. Можно ли таксисту подобрать голосующего пассажира?
19 – можно
20 – можно, если это не создаст помех пассажирам трамвая
21 – нельзя

VI. Может ли водитель фуры продолжать движение по данной полосе?
16 – да
17 – да, если правая полоса занята
18 – нет





VIII. Должен ли водитель, управляющий транспортным средством в отсутствие его собственника, иметь при себе доверенность на право управления им, если в страховом полисе он не значится в числе допущенных к управлению ТС?
22 – должен; **23** – не должен; **24** – не должен, если договор страхования заключен на неограниченное использование транспортного средства

Ответы на задачи «Экзамена на дому»:
2, 4, 10, 13, 15, 17, 20, 23.

I. Знак 3.18.2, запрещающий грузовым автомобилям поворачивать налево, тем не менее не запрещает им разворот. Траекторию маневра выбирает сам водитель в соответствии с конфигурацией перекрестка. Водитель легкового автомобиля не выполнил требований знака 5.15.1 и разметки 1.18, указывающих разрешенные направления движения по полосам и распространяющих свое действие на ближайшее пересечение проезжих частей.
Нарушителю требований дорожных знаков и разметки сделают предупреждение или оштрафуют его на 300 рублей (часть 1 статьи 12.16 КоАП РФ).

II. Пункт 11.4 Правил запрещает обгон на регулируемых перекрестках.
Обгон в данном месте повлечет за собой наложение административного штрафа в размере 5000 рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от 4 до 6 месяцев. В случае повторного нарушения водитель будет лишен права управления на один год, а при фиксации правонарушения работающими в автоматическом режиме камерами последует наложение административного штрафа в размере 5000 рублей (части 4 и 5 статьи 12.15 КоАП РФ).

III. Табличка 8.6.3, примененная со знаком 6.4, показывает способ постановки на стоянку на околотротуарной парковке легковых автомобилей. «Газели» к легковым автомобилям не относятся.
Парковка на тротуаре грозит водителю штрафом в 1000 рублей и задержанием ТС с помещением его на специализированную стоянку (часть 4 статьи 12.19, часть 1 статьи 27.13 КоАП РФ).

IV. В соответствии с пунктом 8.5 Правил при наличии слева трамвайных путей попутного направления, расположенных на одном уровне с проезжей частью, поворот налево и разворот должны выполняться с них, если знаками либо разметкой не предписан иной порядок движения.
Водитель грузового автомобиля нарушил правила маневрирования, не заняв соответствующее крайнее положение на проезжей части. За это в соответствии с частью 11 статьи 12.14 КоАП РФ ему сделают предупреждение или оштрафуют его на 100 рублей.

V. Согласно пункту 8.10 Правил при наличии в месте въезда на дорогу полосы разгона водитель должен двигаться по ней и пере-

АВТОМОБИЛЬНОЕ ВРЕМЯ — 2020-й

Вы попали в 2020 год. Какие машины вам встретятся? Какие двигатели приводят их в движение? Как ими управляют? **Кирилл Милешкин** и **Максим Сачков** выступят экскурсоводами по ближайшему автомобильному будущему.



По статистике, в 2020 году «паркетники» занимают первое место по продажам

Автомобиль постоянно находится на связи с другими участниками движения, датчиками на дорогах, интернет-порталами дополнительных сервисов. Их данными пользуются и системы активной безопасности. Владелец даже не узнает о том, что мог попасть в аварию, если бы умная навигация не проложила новый маршрут в объезд обледенелого участка магистрали. Или что круиз-контроль вовремя притормозил, пропуская опасно едущую машину.

В результате скрещивания купе и кроссовера появились популярные ныне четырехдверные купе и универсалы со скошенной кормой, маленькие кроссоверы с открытым верхом и двумя дверями. Есть и более дешевые способы придать серенькой модели привлекательность. Это, к примеру, замаскированные ручки задних дверей или обвес из некрашеного пластика на заурядном хэтчбеке.



Дорогие путешественники!

Вы перенеслись на несколько лет вперед, и мир за это время здорово изменился. Чтобы лучше ориентироваться в окружающей обстановке, прослушайте краткую вводную.

По сравнению с вашим временем в городах стало больше автомобилей. Правда, за эти годы инфраструктура улучшилась. Разрослась дорожная сеть, прибавилось сложных многоуровневых развязок, основные магистрали избавились от светофоров и проходят над землей, парковки на подъездных улицах почти везде запрещены, для остановок предусмотрены карманы, а оставить машину можно лишь на многоэтажных стоянках, наземных и подземных.

Въезд в центр во многих городах ограничен – сюда не пускают автомобили с низкими экологическими показателями. Кстати, хоть автомобильный парк и увеличился, воздух стал чище благодаря ужесточившимся экологическим нормам. При этом многие водители часто ограничиваются расстояниями, которые можно проехать на электротяге, то есть не загрязняют городской воздух.

Число аварий год от года снижается. И основная заслуга в этом принадлежит автомобилю, который научился не только защищать человека при аварии, но и предугадывать опасную ситуацию и избегать неприятностей. Хотя случается всякое и порой даже умная электроника оказывается бессильной.

За последние годы автомобиль стал более коммуникабельным. Он не только свободно общается с окружающим его миром, но и постоянно держит связь с хозяином. Тот может в любой момент отследить его местоположение и даже управлять некоторыми системами на расстоянии. Неудивительно, что сейчас угоняют в основном старые модели, которые не обнаружишь через спутник или сотовую связь (если, конечно, не установить соответствующее допоборудование).

У вас много вопросов? Не спешите их задавать. Большинство ответов найдете, познакомившись поближе с разными моделями и их технической начинкой.

В большинстве гибридов двигатель внутреннего сгорания вместе с коробкой передач сохранил традиционное месторасположение. Для лучшей развесовки тяжелые аккумуляторы равномерно распределяют под полом. Компактные электромоторы сдвигают ближе к осям, которые они приводят. Нестандартные, оригинальные решения появляются чаще в малых классах. Моторы нередко переезжают назад, а спереди оказывается блок батарей.

Современный автомобиль должен уметь ездить на электротяге



На электромобили приходится около 5% общего автопарка. Причина – пока еще малый запас хода. Гибрид намного удобнее, к тому же в коротких поездках по городу он функционирует как электромобиль. Для подзарядки батарей используют не только домашнее зарядное устройство, но и удобные бесконтактные станции на паркингах.

Одно из требований новых экологических норм – возможность проехать на электричестве несколько десятков километров. Это нужно, чтобы не загрязнять воздух в жилых зонах и центре мегаполиса.



ДВИЖУЩАЯ СИЛА

Представляете, на некоторые рынки еще поставляют модели с атмосферными бензиновыми двигателями. И это в 2020 году! И как это производитель ухитряется с такими древними моторами втискиваться в рамки нынешних норм по выбросам CO_2? Ведь средний показатель по модельному ряду не должен превышать 95 г/км. Без наддува, непосредственного впрыска и прочих систем, повышающих эффективность рабочего процесса, не обойтись.

Еще пять лет назад многие флагманы щеголяли двигателями V12. Теперь и шесть цилиндров – редкость, а недостаток киловаттов и ньютонметров восполняют электромоторы. У любой марки более половины моделей в гамме гибридные. Схемы и компоновки самые разные. У некоторых двигатель внутреннего сгорания работает в связке с одним или двумя электромоторами, у других он вращает генератор, вырабатывающий ток для зарядки батарей. Например, на малолитражках и компактных автомобилях трудится двухцилиндровый наддувный бензиновый мотор объемом до литра и один электромотор, а на более тяжелых кроссоверах или минивэнах – три-четыре цилиндра и пара электромоторов, подкручивающих не только передние, но и задние колеса.

Кстати, почти не осталось моделей с жестким полным приводом. Раздатку и приводные валы, передающие тягу на заднюю ось, заменили компактные электромоторы, вращающие при необходимости дополнительные колеса. Это проще по компоновке и настройке, такая конструкция легче, работает быстрее и точнее, вдобавок дешевле. Поэтому даже «Ауди», родоначальник дорожного полного привода, нарушил без малого сорокалетнюю традицию, заменив хорошо известный дифференциал «Торсен» электромотором.

КУЗОВ

Мода на кроссоверы, зародившаяся в начале века, набирает обороты. По статистике за 2020 год, они составляют почти две трети всех продаж новых автомобилей. Еще бы, ведь в нынешнем виде они готовы удовлетворить вкусы почти любого покупателя. Желаете вместительный семейный автомобиль? Выбор огромный. Или все-таки более компактный? А может, нужен элегантный? Тогда выбирайте кроссовер-купе или даже кабриолет.

Кроссоверы активно выживают с рынка прежние типы автомобилей, в первую очередь седаны. В классическом варианте их сохранилось немного – переродились в четырехдверные купе или лифтбеки (помесь седана и хэтча).

В борьбе за уменьшение снаряженной массы сталь все чаще проигрывает алюминию и высокопрочным пластикам. Автомобили последнего модельного года в среднем на 10% легче предшественников. Прогрессивные технологии

Как опцию для жарких стран предлагают встраиваемые в крышу солнечные батареи. Их мощности хватает, чтобы обслуживать бортовые системы. А в темноте и при пасмурной погоде элементы питания становятся прозрачными и превращаются в панорамную крышу.



Экология подчищает не только выхлоп. Для производства используют пригодные к полной переработке изделия, а в салоне все шире применяют натуральные материалы, например войлок для мягкой отделки салона. Вставки из дерева заменяют панелями из прессованных газет, и выглядят они ничуть не хуже.

+

ОПЕРЕДИВШИЙ ВРЕМЯ

Семь лет назад, в 2013-м, на серийном «Фольксвагене-XL1» опробовали технические решения, многие из которых только сейчас внедряются на массовых моделях.

Снаряженная масса «летающей тарелки» всего 795 кг. Столько дорогих и одновременно легких материалов в то время не доставалось еще ни одной малолитражке: карбоновый монокок, кузовные панели из многослойных эпоксидных волокон, керамические тормозные диски, корпус коробки передач и колесные диски из магния.



Один карбоновый монокок в час – именно такой скорости «Фольксваген» добился в начале производства. Это разом снизило стоимость одной детали втрое. Растущие объемы выпуска сделали цену более привлекательной, хотя и сегодня кузова из этого материала дороже металлических. Своеобразна компоновка: ноги пассажира теснят аккумуляторы, поэтому правое переднее сиденье отодвинуто назад примерно на 200 мм.

Первые партии гибридов XL1 собирали на стапелях вручную. Оцените ширину колес: в погоне за минимальным сопротивлением качению на заднюю ось надели шины размера 145/55R16, а спереди и вовсе «велосипедные» 115/80R15.

В силовую установку входят 800-кубовый турбодизель (половина 1,6 TDI) мощностью 48 л.с., 27-сильный электромотор и 7-ступенчатый робот DSG. Все они расположены сзади, в компании 10-литрового топливного бака. Литиево-ионных батарей емкостью 5,5 кВт·ч хватает на 50 км пробега. Еще 450 км добавит дизель. Динамические характеристики скромные, но вполне достаточные: 12,7 с до сотни и 160 км/ч максимальной скорости.



Из привычных удобств здесь только кондиционер. Ради облегчения машины отказались от усилителя руля и электрических стеклоподъемников, а подушку безопасности оставили только в руле.





К производству модели XL1 «Фольксваген» приступил в 2013 году. Тогда светодиоды только осваивали роль головного света, а видеокамеры вместо боковых зеркал стояли исключительно на концепт-карах. Машина обладала выдающимся коэффициентом аэродинамического сопротивления: 0,189 – отличный показатель даже в наше время. Но главной гордостью создателей были цифры среднего расхода топлива: 0,9 л/100 км.





позволили изменить отношение к материалу, который совсем недавно считался драгоценным, – карбону. Теперь из него изготавливают кузова массовых моделей (пока, правда, лишь премиум-класса), а не только эксклюзивных суперкаров.

С прорывом в области электроники, взявшей на себя функцию предотвращения аварий, пассивная безопасность отошла на второй план. Несколько десятков электронных ассистентов не только подскажут и предупредят об опасности, но и отведут удар или хотя бы минимизируют повреждения. Но совсем забыть о ремнях, подушках (кстати, во многих моделях их число доходит до десяти) и крепком кузове не дают требования к уровню пассивной безопасности и постоянно ужесточаемые условия крэш-тестов, проводимых независимыми организациями. Заботятся не только об обитателях салона, но и о незадачливых пешеходах. Если автоматика не успеет затормозить, контакт смягчат деформируемые зоны передка и подушки безопасности, без которых заслужить максимальное количество звезд уже очень сложно. Последнее слово и здесь за электроникой: получив сигнал об аварийной ситуации, она сама свяжется со спасателями и полицией. По проекту «ЭРА-ГЛОНАСС» с этого года все автомобили в России должны быть оборудованы системой оповещения, которая совместима с аналогичной европейской eCall.

Наиболее массовым из легковесных материалов для деталей кузова является алюминий. Всё еще дорогой углепластик пока не получил широкого распространения, из него делают лишь отдельные элементы. Поликарбонату только низкая стойкость к истиранию мешает полностью вытеснить стекло. Признание он получит в ближайшее время, когда боковые окна станут неопускаемыми.

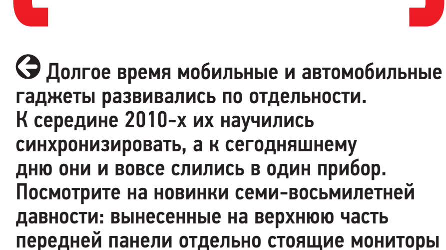


Стрелочные приборы заменила графика на дисплее. При нынешнем обилии информации иначе нельзя: вся она попросту не умещается на ограниченной площади. Водителю – лишнее развлечение с выбором и настройками вариантов оформления.

ДВЕ СТОРОНЫ ОДНОГО ПРОГРЕССА

Все актуальные модели в 2020 году построены на модульных платформах. Автомобиль собирают из унифицированных блоков, как игрушечную модельку из конструктора «Лего». Это сокращает общий объем выпускаемых узлов и агрегатов, упрощает и ускоряет сборку, снижает издержки производства. Правда, у прогресса есть и непарадная сторона, о которой часто умалчивают. В такой технологичной постройке многие блоки разовые – не подлежат ремонту или обслуживанию. Потому выход из строя копеечной детали грозит серьезно облегчить кошелек владельца.

Еще одна ярко выраженная тенденция – растет число совместных проектов разных производителей по разработке тех или иных агрегатов и даже платформ. Вчерашние конкуренты становятся партнерами, затраты распределяются на большее число автомобилей и, естественно, уменьшаются. При этом именно из-за общих генов разные модели подвержены одинаковым болезням.



ЭЛЕКТРОНИКА

В нашем 2020-м электроника подчинила себе весь автомобиль, – нет такой системы, чью работу не контролировал бы компьютер. Фактически всё готово для передачи управления автопилоту. Судите сами: автоматика умеет разгоняться, тормозить, подруливать, рулить, видеть и слышать. Кроме того, новые модели обмениваются информацией с другими автомобилями и дорожной инфраструктурой и предупреждают друг друга о препятствиях на пути, временных ограничениях скорости или запрещающем сигнале светофора на ближайшем перекрестке. Но пока такой возможностью наделена в лучшем случае каждая десятая машина, а потому производители не торопятся заменять человека автопилотом. Хотя в некоторых ситуациях электроника уже отлично обходится без человека: например, возьмет на себя управление в пробках или на автоматических паркингах, где сама доведет авто до свободного места.

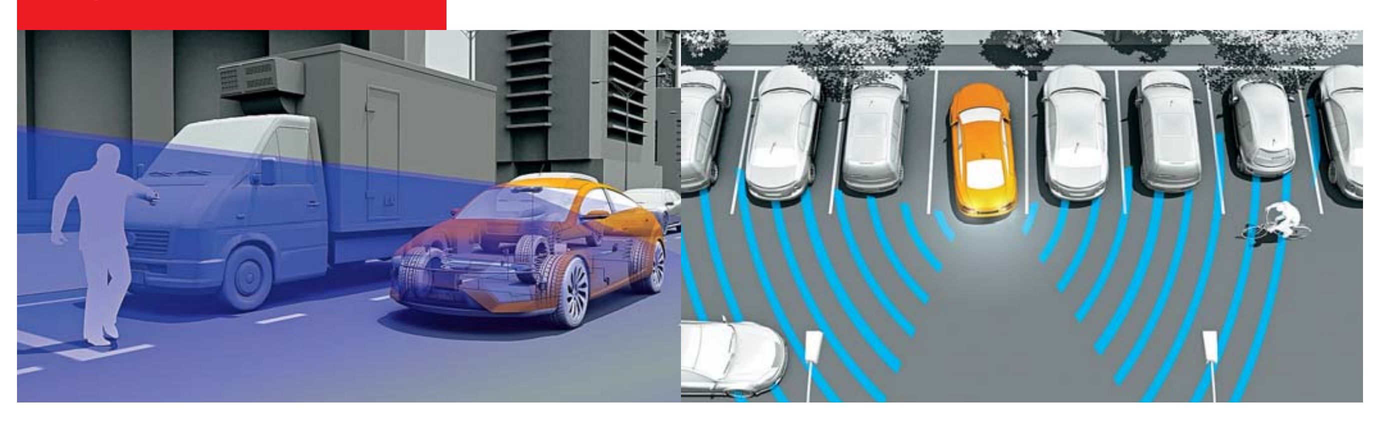


Инженеры наделили автомобиль почти совершенным электронным разумом, заранее просчитывающим опасные ситуации, но не забыли и о защите в случае аварии. Последнее десятилетие добавило к средствам спасения надувные подушки по центру салона, в задних ремнях безопасности, а также снаружи – для защиты пешеходов.



Долгое время мобильные и автомобильные гаджеты развивались по отдельности. К середине 2010-х их научились синхронизировать, а к сегодняшнему дню они и вовсе слились в один прибор. Посмотрите на новинки семи-восьмилетней давности: вынесенные на верхнюю часть передней панели отдельно стоящие мониторы намекают, что скоро станут съемными.

Десятки камер, датчиков и радаров оберегают почти от всех возможных напастей. Большую часть данных электронные блоки различных ассистентов получают с помощью стереокамеры. Даже в недорогих моделях эти помощники умеют куда больше, чем 10 лет назад. Например, парктроник предупредит о приближающейся машине, которую водитель не видит, выезжая из ряда стоящих авто.



За рулем ТОВАРЫ ПОЧТОЙ*

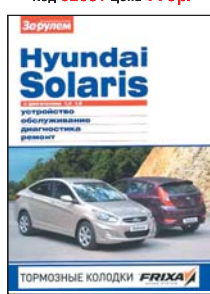
ПОЛНЫЙ АССОРТИМЕНТ СМОТРИТЕ НА САЙТЕ http://shop.zr.ru/

ДОСТАВКА НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ ПО РФ

Диагностика дизельных двигателей.
Код **02942** Цена **670р.**



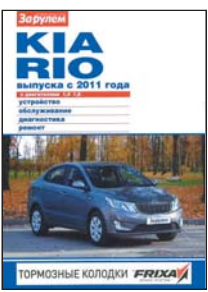
Hyundai Solaris (с ДВС 1.4, 1.6)
Формат: 210x285, 288с.
Код **02961** Цена **770р.**



Автомобильные сцепления, трансмиссии, приводы.
Код **03166** Цена **620р.**



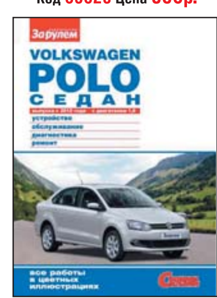
KIA RIO с 2011 г. (с ДВС 1.4, 1.6)
Формат: 210x285, 288с.
Код **02971** Цена **850р.**



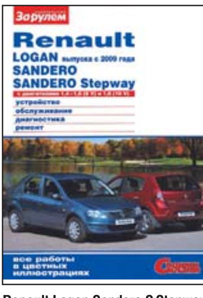
Система впрыска дизельных двигателей.
Код **03105** Цена **610р.**



VW POLO с2010г. седан (с ДВС 1.6)
Формат: 210x285, 288с.
Код **03026** Цена **850р.**



НОВИНКИ ИЗДАТЕЛЬСТВА



Renault Logan Sandero S.Stepway (с ДВС 1.4, 1.6(8V), 1.6(16V))
Формат: 210x285, 336с.
Код **02944** Цена **770р.**



Автомобильный справочник «Bosch» 3-е издание
Формат: 180x120, 1280с.
Код **03218** Цена **1410р.**



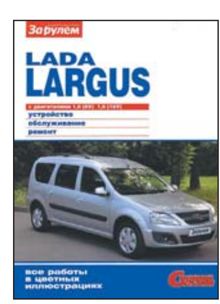
Lada Granta (с ДВС 1.6)
Формат: 210x285, 288с.
Код **03130** Цена **610р.**



Мужчинам до 16 - об автомобиле.
Формат: 205x205, 88с.
Код **03208** Цена **370р.**



Renault Duster 4x2, 4x4 (с ДВС 1.6, 2.0)
Формат: 200x255, 320с.
Код **03172** Цена **700р.**



Lada Largus (с ДВС 1.6 8V/16V)
Формат: 200x255, 288с.
Код **03264** Цена **700р.**

Экотестер «Соэкс»

сохранит Вам здоровье

Экотестер "СОЭКС" предназначен для экспресс-анализа содержания **нитратов** в свежих овощах и фруктах, а так же для оценки уровня **радиоактивного** фона и обнаружения предметов, продуктов питания, строительных материалов, зараженных радиоактивными элементами. Габаритные размеры ВxШxТ, не более, мм -105x43x18 Масса изделия (без элементов питания), не более, гр -66



Код **02932** Цена **7800р.**

АВТОСКАНЕР OBD II

Прибор предназначен для диагностики автомобилей соответствующих стандарту **OBD-II**, а именно: большинства европейских, американских, японских и корейских марок автомобилей поставляемых в Россию с 2001г. выпуска; автомобилей рынка США с 1996г. выпуска*; бензиновых автомобилей рынка стран Евросоюза с 2001г. выпуска, дизельных с 2004 года выпуска*; автомобилей рынка Японии с 2003г. выпуска*;

*любые марки автомобилей, производимые или ввезенные в эту страну.

Поддержка всех типов диагностических интерфейсов: ISO-15765 (CAN) 2.0A и 2.0B; ISO-9141-2; ISO-14230-2 (KWP2000); J1850 PWM; J1850 VPW

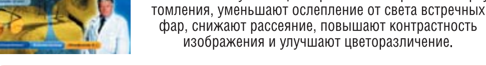
Код **01727** Цена **4650р.**

Электронная приманка рыбы

ПРИНЦИП ДЕЙСТВИЯ: При погружении в воду электрический сигнал проходит между контактами и Фишмагнит начинает работать. Электронная приманка представляет собой сложный электронный прибор, и действует на органы чувств рыб четырьмя разными способами: вибрация, световой сигнал, слабый электрический разряд, звуковой сигнал. Распространяется в воде на расстояние 500-900 метров.

Код **02089**
Цена **1050р.**

Очки релаксационные «Водительские»
Код **01480** Цена **900р.**



Очки водительские «Антифары»
Код **01481** Цена **700р.**



Очки способствуют защите зрительного органа от переутомления, уменьшают ослепление от света встречных фар, снижают рассеяние, повышают контрастность изображения и улучшают цветоразличение.

СМАЗКИ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ



ЛЕГКОВОЙ АВТОТРАНСПОРТ

Suprotec *Универсал*
Для обработки ДВС с рабочим объемом от 1,7 до 2,2 л (автомобили производства СССР, РФ (любого года выпуска) и других стран до 2004г. выпуска)
Емкость: 100 мл. Код **01578** Цена **1150 р.**

Suprotec *Универсал*
Для обработки ДВС с рабочим объемом от 1,0 до 1,6 л (автомобили производства СССР, РФ (любого года выпуска) и других стран до 2004г. выпуска)
Емкость: 75 мл. Код **01580** Цена **900 р.**

Suprotec *Люкс*
Для обработки ДВС с рабочим объемом от 1,0 до 2,4 л (автомобили производства США, Японии, Южной Кореи, стран Европы после 2004г. выпуска)
Емкость: 100 мл. Код **01579** Цена **1400 р.**

Suprotec *МКПП*
Для обработки механических коробок переключения передач.
Емкость: 100 мл. Код **01582** Цена **1100 р.**

РУКОВОДСТВО ПО РЕМОНТУ

РУКОВОДСТВО ПО РЕМОНТУ СВОИМИ СИЛАМИ
Переплет: мягкий, полноцвет.

ВАЗ 2106/061 (с ДВС 1.5, 1.6)
Формат: 210x285, 216с. Код **01966** Цена **500р.**

ВАЗ 2108/09/099 (с ДВС 1.5i, 1.1, 1.3, 1.5)
Формат: 210x285, 272с. Код **01968** Цена **500р.**

ВАЗ 2110/11/12 (с ДВС 1.5i, 1.5, 1.6)
Формат: 210x285, 269с. Код **01969** Цена **500р.**

ВАЗ 21213/14 (Нива) (с ДВС 1.7i, 1.7)
Формат: 210x285, 296с. Код **01999** Цена **530р.**

LADA KALINA (ВАЗ-11173/83/93) (с ДВС 1.4i, 1.6i)
Формат: 210x285, 240с. Код **01964** Цена **640р.**

LADA PRIORA (с ДВС 1.6i)
Формат: 210x285, 296с. Код **01963** Цена **640р.**

ГАЗ 31105 (Волга) (с ДВС 2.3i)
Формат: 210x285, 224с. Код **01996** Цена **500р.**

Газель (с ДВС 2.3, 2.5, 2.5i, 2.9)
Формат: 210x285, 319с. Код **02007** Цена **530р.**

Соболь (с ДВС 2.3, 2.5i)
Формат: 210x285, 296с. Код **02006** Цена **530р.**

УАЗ 31512/14/19 (с ДВС 2.5, 2.9)
Формат: 210x285, 224с. Код **02000** Цена **510р.**

CHEVROLET NIVA (с ДВС 1.7i)
Формат: 210x285, 352с. Код **01944** Цена **870р.**

CHEVROLET LANOS (с ДВС 1,5i)
Формат: 210x285, 272с. Код **01945** Цена **870р.**

CHEVROLET LACETTI (с ДВС 1.4, 1.6, 1.8)
Формат: 200x260, 368с. Код **02609** Цена **870р.**

DAEWOO MATIZ (с ДВС 0.8i, 1.0i)
Формат: 210x285, 256с. Код **01946** Цена **870р.**

HYUNDAI GETZ (с ДВС 1.3i)
Формат: 210x255, 224с. Код **01953** Цена **870р.**

HYUNDAI ACCENT (с ДВС 1.5i)
Формат: 210x255, 232с. Код **01952** Цена **870р.**

СДЕЛАТЬ ЗАКАЗ ОЧЕНЬ ПРОСТО!

- по телефону: **+7 (495) 223-23-95** (круглосуточно), **+7 (495) 775-85-48**
- по электронной почте: **katalog@tdzr.ru**
- по почте: **105082, Москва, ул. Бакунинская 72, «За рулем»**
- в интернете по адресу: **http://shop.zr.ru**
- по SMS: отправьте на номер **2425**

текст **ZR «код товара» (пробел) «количество товара», ФИО, индекс, адрес.**
Например: zr 01023 1, 01423 2, Иванов И.Д. 654044, Кемеровская обл., г. Новокузнецк, ул. Косыгина, д. 100, кв. 150.

Стоимость запроса около 3 руб. с налогами. Услуга доступна абонентам большинства GSM-операторов России. В случае ошибочного запроса услуга считается оказанной. Техническая поддержка: sms@smsonline.ru. Примерный срок исполнения заказа 3 недели (при наличии товара на складе).
Принимаем интернет-деньги: Qiwi, Яндекс.Деньги

Цены на продукцию указаны конечные с учетом почтовой доставки, за исключением почтового сбора (примерно 5-7%), авиатарифа и курьерской доставки по Москве (от 200р.)

ЗАКАЗ КУРЬЕРА ПО МОСКВЕ, СПРАВКИ И КОНСУЛЬТАЦИИ ПО ПРОДУКЦИИ:
по телефону **+7 (495) 775-85-48**; по электронной почте **katalog@tdzr.ru**

Электронные системы оберегают от опасности и дискомфорта

Навигация последнего поколения накладывает подсказки «на дорогу», что значительно упрощает поездки в незнакомом городе. Изображение формируется на ветровом стекле проекционным дисплеем.



Смартфон выполняет функции ключа зажигания. Он посылает сигнал на отпирание дверей, разрешает пустить двигатель, автоматически сихронизируется с бортовой системой и подгружает персональные настройки хозяина. Дистанционно можно запрограммировать климатическую установку или найти автомобиль на парковке.

Приборный щиток водитель настраивает под себя. Большой сенсорный дисплей на центральной консоли не только отображает информацию, но и позволяет менять настройки бортовых систем.



Необходимая водителю информация выводится на несколько дисплеев. Перед глазами электронные приборы с необходимыми в этот момент данными: скорость, остаток топлива, подсказки навигатора. Сидящий за рулем может построить эту панель под себя – вывести на нее дополнительные приборы, изменить подсветку и стиль букв и цифр. Большие (диагональ не меньше 12 дюймов) экраны в центре торпедо отображают настройки климат-контроля, аудиосистемы, навигации. Путешествовать по многочисленным разделам меню с помощью джойстика или тачскрина допустимо лишь на стоянке, а на ходу – только голосовые команды или условные жесты.

Мультимедиакомплекс – уже не замкнутая в себе система: почти каждый автомобиль подключен к Интернету. Многочисленные приложения обеспечивают сервис и развлечения на уровне стационарных компьютеров. Кроме того, смартфон или планшет владельца становится частью мультимедийной системы. Он синхронизируется с бортовым комплексом и загружает в автомобиль не только информацию, но и персональные настройки водителя. Навигация последнего поколения видит обстановку на маршруте в реальном времени. В цифровые карты «зашиты» данные о рельефе дороги, радиусе поворотов и светофорах. Автомобиль анализирует их и соответствующим образом настраивает работу двигателя, коробки передач, тормозов, чтобы экономить топливо и не выбрасывать в воздух лишние граммы CO_2. ЗР

НУЖЕН ЛИ МНЕ ВЕЧМОБИЛЬ?

Писатели часто выдумывают новые слова: робот, самолет, головотяпство. О приобретении вечмобиля размечтался любитель фантастики **Михаил Колодочкин**.

Каким будет авто в 2018 году? Честно говоря, не жду ничего хорошего от всех этих даунсайзингов, которые нужны производителю, а не мне. И многоядерные процессоры в каждой гайке тоже не возбуждают. В башке крутится памятное с детства словечко «вечмобиль» (по-английски – forever car) – его когда-то придумал мой любимый Клиффорд Саймак. Точнее, его переводчик, конечно же. Вот кусочек из романа «Кольцо вокруг Солнца»:

> **– Джей, – перебил Эб, – мне этот тип сказал так. Купите машину и пользуйтесь ею всю жизнь. Завещайте ее своему сыну, он ее завещает своему сыну и так далее. У нее гарантия – навсегда. Если что-то выходит из строя, они ее ремонтируют или дают вам другую... Двигатель никогда не барахлит и не выходит из строя, так что даже доступ к нему не нужен.**

Красиво… Всего четверть века назад я тоже мечтал об автомобиле, с которым никогда не расстанусь. Советскому человеку было невдомек, что перед фирмачами по ту сторону кордона стояла иная задача: заставить вещи ломаться чаще! Ведь уже в тридцатые годы прошлого века фирма «Дженерал электрик» проводила эксперименты по ускорению перегорания лампочек!

В итоге на смену красному дереву пришли ДСП. А на помощь ширпотребу призвали технические приемы. Взять телевидение: не купишь новый ящик – не посмотришь на тонущего во льдах Ди Каприо в 3D. Та же ерунда с компьютерами: печатать одним пальцем можно и на 286-м (все ли помнят такой компьютер?), но с современными программами и флешками лезть туда бесполезно. На помойку!

Ну а как же автомобили? Хочу ли я сегодня – или в том же 2018 году – стать обладателем какого-то «восьмисотого» «Мерседеса», чтобы намотать на нем миллион километров лет за десять-двадцать, заливать бензин и ни о чем больше не думать?

Хм-м-м… Первая реакция – нет! Это у Саймака был описан автомобиль-красавец, а вот современные автомобили – фаст-фуд, так сказать. Можно сжевать, можно ездить, но жить с этим всю жизнь – увольте. К тому же ну куплю я этот вечмобиль, а завтра введут какое-нибудь Евро-7! И не пустят меня в собственный двор…

Еще есть подлая штучка, называемая престижем. Специально интересовался у немецкого консультанта: на чем, мол, ездит зажиточный бюргер и как долго? Тот с ходу ответил: «Ауди»/БМВ/«Мерседес-Бенц», три года. После этого – замена, иначе другие бюргеры не поймут.

Наконец, главное: такая машина может до смерти надоесть! Разве не так?

Бред какой-то. Я не хочу вечный автомобиль! При этом Саймака перечитываю постоянно и он вовсе не кажется мне устаревшим. Правда, в его романе вечмобили служили конкретной цели: прикрыть к чертям собачьим всю промышленность и заставить людей жить по-новому. А сегодня задача совсем другая. Ее сформулировал один дизайнер более полувека назад:

> **Мы производим хорошую продукцию, убеждаем людей покупать ее, а год спустя осознанно заставляем эту продукцию выглядеть старомодной, устаревшей. Мы делаем это по важнейшей из причин: ради денег.**
>
> *Брукс Стивенс, 1958 год*

За рулем ТОВАРЫ ПОЧТОЙ*

ДОСТАВКА НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ ПО РФ

Данные модели не относятся к оружию и продаются свободно, без лицензии. Сертификат прилагается. Дульная энергия до 3Дж. Начальная скорость пули до 130 м/с. Используемые заряды: шарики BB калибр 4.5 мм, баллон CO2 (10-12 г.). Заказывая данный товар, Вы подтверждаете, что Вам исполнилось 18 лет.

GLETCHER

BRT 84
магазин 19шт
вес 700гр
metal/metal
Код 02764 Цена 2950р.

PM
магазин 18шт
вес 700гр
metal/metal
рамка не двигается
Код 02868 Цена 3550р.

SS 2202
магазин 21шт
вес 700гр
plastic/metal
Код 02739 Цена 2650р.

TT

магазин 18шт
вес 620гр
metal/metal
Код 02905 Цена 5200р.

BRT 92FS AUTO
возможность ведения огня в автоматическом или в одиночном режиме
магазин 19шт metal/metal
вес 1100гр Blow Back
Код 03167 Цена 5650р.

APS

магазин 22шт
вес 1040гр
metal/metal Blow Back
Код 03095 Цена 5650р.

UMAREX

PM

магазин 18шт
вес 700гр
metal/metal
Код 02556 Цена 3800р.

Beretta Elite II

магазин 18шт
вес 660гр
plastic/metal
Код 02548 Цена 3350р.

PM ULTRA (NEW)

магазин 17шт
вес 632гр
metal/metal
Код 03281 Цена 4050р.

Parabellum (P.08) (NEW)

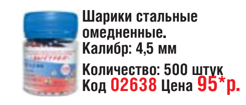
магазин 21шт
вес 820гр
metal/metal
Код 03282 Цена 4100р.

ИМЗ/MP 654K-28 NEW

магазин 13шт
вес 750гр
metal/metal
Код 02658 Цена 5550р.


Шарики стальные Gletcher.
Калибр: 4,5 мм
Количество: 2000 штук
Упаковка: банка (граната)
Код 02788 Цена 550*р.
*только при покупке пистолета.

Баллон CO_2 -12гр
20шт Код 02867 Цена 690*р.
1шт Код 02558 Цена 40*р.


Шарики стальные омедненные.
Калибр: 4,5 мм
Количество: 500 штук
Код 02638 Цена 95*р.

ВИДЕОРЕГИСТРАТОРЫ


CX110 Код 03262 Цена 1800р.

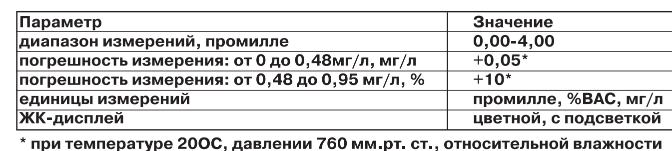

CX210 Код 03255 Цена 1900р.


CX310 Код 03256 Цена 2050р.


CX410 Код 03257 Цена 2800р.

технические характеристики	CX110	CX210	CX310	CX410
угол обзора линзы	120	120	140	120
угол поворота линзы	нет	нет	180	30
кол-во камер	1			
разрешение видео	VGA-1280x960/VGA-640x480			
формат видео	AVI			
скорость записи видео (макс.)	30 FPS			
разрешение фото	2560X1920			
формат фото	JPG			
Размер ЖК-экрана	2.5 TFT LCD		2.0 TFT LCD	
угол поворота ЖК-экрана	нет	270	270	нет
тип карты памяти	SD/MMC card			
характеристики карты памяти	до 32 GB (в комплект не входит)			

Алкотестер "AlcoHunter Professional+" (пр-во Россия)



Параметр	Значение
диапазон измерений, промилле	0,00-4,00
погрешность измерения: от 0 до 0,48мг/л, мг/л	+0,05*
погрешность измерения: от 0,48 до 0,95 мг/л, %	+10*
единицы измерений	промилле, %BAC, мг/л
ЖК-дисплей	цветной, с подсветкой

* при температуре 20ОС, давлении 760 мм.рт. ст., относительной влажности воздуха 60%, среднее из трех измерений Код 03271 Цена 6990р.

СТРЕЛКА стала более уловимой! К Вашему вниманию серия радар-детекторов «Белка» от компании «Supra», которые ловят сигнал от «Стрелки»


DRS-77VST Код 03253 Цена 5750р.
DRS-66VST Код 03252 Цена 5250р.

Разработаны с учетом технологических особенностей российских радаров. Они обнаруживают не только сигналы диапазонов X, K, Ka (суперширокий), VG-2, лазерные сигналы на 360 градусов, но и комплексы СТРЕЛКА-С/СТ, которые все чаще встречаются на наших дорогах.

СДЕЛАТЬ ЗАКАЗ ОЧЕНЬ ПРОСТО!

- по телефону: +7 (495) 223-23-95 (круглосуточно), +7 (495) 775-85-48
- по электронной почте: katalog@tdzr.ru
- по почте: 105082, Москва, ул. Бакунинская 72, «За рулем»
- в интернете по адресу: http://shop.zr.ru
- по SMS: отправьте на номер 2425

текст ZR «код товара» (пробел) «количество товара», ФИО, индекс, адрес.
Например: zr 01023 1, 01423 2, Иванов И.Д. 654044, Кемеровская обл., г. Новокузнецк, ул. Косыгина, д. 100, кв. 150.

Стоимость запроса около 3 руб. с налогами. Услуга доступна абонентам большинства GSM-операторов России. В случае ошибочного запроса услуга считается оказанной. Техническая поддержка: sms@smsonline.ru. Примерный срок исполнения заказа 3 недели (при наличии товара на складе).
Принимаем интернет-деньги: Qiwi, Яндекс.Деньги

Цены на продукцию указаны конечные с учетом почтовой доставки, за исключением почтового сбора (примерно 5-7%), авиатарифа и курьерской доставки по Москве (от 200р.)
ЗАКАЗ КУРЬЕРА ПО МОСКВЕ, СПРАВКИ И КОНСУЛЬТАЦИИ ПО ПРОДУКЦИИ:
по телефону +7 (495) 775-85-48; по электронной почте katalog@tdzr.ru

Вся продукция сертифицирована
Цены действительны 30 дней после выхода рекламы

ПОЛНЫЙ АССОРТИМЕНТ ПРОДУКЦИИ НА HTTP://SHOP.ZR.RU

* Количество товара ограничено.

ООО «ТД «За рулем» 105082, Москва, Бакунинская 72, ОГРН 1047796967822

реклама

За рулем

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:



«ОПЕЛЬ-АНТАРА» с новой линейкой моторов пытается устоять под натиском «ХЁНДЭ САНТА-ФЕ» третьего поколения.

«МАЗДУ CX-9» привели в чувство. Подправив внешность и кое-что внутри, фирма надеется, что теперь рынок примет большой кроссовер.



«СУБАРУ-360» похож на «Запорожец». В 1958-м японская компания гордилась малюткой, как наш автозавод – своей.

«НИССАН-АЛМЕРА» телезрители увидят в рекламном ролике. Его снимали на наших глазах.



«РЕНО-ФЛЮЭНС» собираются выпускать в Москве с новым силовым агрегатом, обкатанным на «Джуке» и «Кашкае».





«ГАЗЕЛЬ» на сжатом газе обещает стать чрезвычайно выгодной в перевозках, ведь метан почти в три раза дешевле бензина.

О КАЧЕСТВЕ ТОПЛИВА говорить бессмысленно, пока не изменят Технический регламент, считают наши эксперты.





ВИДЕО-РЕГИСТРАТОРЫ кое-где норовят запретить. А мы проверили партию новинок и решили – очень полезная штука.

ПОПРАВКИ. В ЗР, 2013, № 3, на с. 40 вместо снимка «Хонды-Аккорд» по ошибке продублировано фото «Тойоты-Кэмри». Приносим извинения читателям.



РАЛЛИЙНЫЙ «ПОЛО» открывает новую гоночную серию в чемпионате страны. Мы сравнили его на спортивной трассе с кроссовым бойцом – ВАЗ-2105.



SELECTED

СЕРТИФИЦИРОВАННЫЕ АВТОМОБИЛИ С ПРОБЕГОМ



Программа **Jaguar Land Rover Selected** предлагает комфортные условия приобретения автомобиля с пробегом у официальных дилеров **Jaguar** и **Land Rover**.
Все автомобили, допущенные к участию в программе, сертифицированы для российского рынка, обслуживались у официального дилера и прошли жесткий отбор по критериям компании-производителя. Гарантирована юридическая чистота каждого предложения. Для каждого автомобиля проведена полная предпродажная подготовка.

- **Богатый выбор моделей и модификаций**
- **Сервисная книжка с регистрацией всех проведенных регламентных работ**
- **Уникальная услуга «Защита от поломок» в течение 12 месяцев / 30 000 км с момента покупки***
- **Программа помощи на дорогах для каждого автомобиля****
- **Индивидуально подобранные программы кредита или лизинга*****
- **Специальные страховые программы*****
- **Выгодные условия трейд-ин для постоянных клиентов**

Ниже представлены некоторые автомобили Jaguar Selected и Land Rover Selected:



XKR	
Год выпуска	2011
Двигатель	5.0 бензин
Пробег	16 160 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Купе
Цвет кузова	Белый
Цена	4 699 000 руб.****



XKR	
Год выпуска	2012
Двигатель	5.0 бензин
Пробег	13 814 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Купе
Цвет кузова	Черный
Цена	4 850 000 руб.****



XJ	
Год выпуска	2012
Двигатель	3.0 дизель
Пробег	891 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Седан
Цвет кузова	Темно-бордовый
Цена	3 900 000 руб.****



XJ	
Год выпуска	2011
Двигатель	5.0 бензин
Пробег	14 284 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Седан
Цвет	Серый
Цена	3 193 000 руб.****



XF	
Год выпуска	2011
Двигатель	3.0 бензин
Пробег	13 501 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Седан
Цвет кузова	Серый
Цена	1 676 700 руб.****



Range Rover	
Год выпуска	2010
Двигатель	4.4 дизель
Пробег	49 827 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет кузова	Коричневый
Цена	2 800 000 руб.****



Range Rover Sport	
Год выпуска	2010
Двигатель	3.6 дизель
Пробег	108 515 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет кузова	Черный
Цена	2 050 000 руб.****



Discovery 4	
Год выпуска	2011
Двигатель	2.7 дизель
Пробег	27 679 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет кузова	Черный
Цена	2 126 000 руб.****



Freelander 2	
Год выпуска	2009
Двигатель	2.2 дизель
Пробег	119 274 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет кузова	Серый
Цена	1 075 000 руб.****



Defender	
Год выпуска	2012
Двигатель	2.5 дизель
Пробег	3 000 км
Трансмиссия	МКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет кузова	Черный
Цена	1 550 000 руб.****

Постоянно обновляемый список актуальных предложений по программе **Jaguar Land Rover Selected** смотрите на сайтах **selected.jaguar.ru** и **selected.landrover.ru**

Выберите Ваш автомобиль сегодня! Приобщайтесь к британской легенде!

* Страховая услуга предоставляется ОСАО «Ингосстрах», лицензия Федеральной службы страхового надзора на осуществление страхования С № 092877 от 26.12.2005 г.

** Программа помощи на дорогах осуществляется в партнерстве с ООО «Европ Ассистанс СНГ», лицензия № ЛО-77-01-002266 от 19.02.2010 г.

*** Партнеры программы Land Rover Finance: ВТБ 24 (ЗАО), генеральная лицензия ЦБ РФ № 1623, ЗАО «ЮниКредит Банк», генеральная лицензия ЦБ РФ № 1, ОСАО «Ингосстрах», лицензия Федеральной службы страхового надзора на осуществление страхования С № 092877 от 26.12.2005 г.

**** Информация по представленным в настоящем рекламном объявлении автомобилям актуальна на 01.03.2013 г. Обращаем внимание на то, что к моменту Вашего обращения к дилеру какие-либо из представленных автомобилей могут быть проданы. Для получения точной информации о наличии моделей с требуемой комплектацией, техническими характеристиками и цветовыми сочетаниями, а также точной стоимости автомобилей, пожалуйста, обращайтесь к официальным дилерам Jaguar и Land Rover.